



Riikka Walldén

# AJOKORTTIEN VOIMASSAOLO- AIKOJEN MUUTOKSET

Ajokorttidirektiivin seurauksena

Liiketalous ja matkailu  
2015

## TIIVISTELMÄ

Tekijä	Riikka Walldén
Opinnäytetyön nimi	Ajokorttien voimassaoloaikojen muutokset - Ajokorttidirektiivin seurauksena
Vuosi	2015
Kieli	suomi
Sivumäärä	63
Ohjaaja	Tuula Hartman

---

19. tammikuuta 2013 astui voimaan uusi ajokorttilaki, jonka myötä Suomessa otettiin käyttöön voimassaoloajaltaan määräaikaiset ajokortit. Ajokorttilain uudistus sai alkunsa Euroopan parlamentin ja neuvoston antamasta ajokorttidirektiivistä 2006/126/EY. Tämän opinnäytetyön tutkimusongelmana on selvittää, minkälaisia muutoksia ajokorttien voimassaoloaikoihin tuli ajokorttidirektiivin seurauksena. Tutkimusongelmaan vastaamisen lisäksi läheisemmän tarkastelun kohteeksi otetaan uusin ajokorttidirektiivi, joka suurilta osin sellaisenaan tuli sovellettavaksi Suomessa uuden ajokorttilain muodossa.

Tutkimusaineistona on käytetty ensi sijassa Euroopan unionista lähtöisin olevia direktiivejä, kansallista ajokorttilainsäädäntöä, oikeuskirjallisuutta ja ajokortteja hallinnoivien viranomaisten ohjeita. Lisäksi tutkimuksen osana on toteutettu teemahaastattelu ja laadullinen sähköinen kysely.

Tutkimuksesta selvisi, että määräajasta johtuen ajokortit myönnetään jatkossa voimassa oleviksi kahdesta viiteentoista vuoteen kerrallaan riippuen ajokorttiluokasta ja kuljettajan iästä. Ajokorttidirektiivin vaikutukset ulottuvat myös ennen 19.1.2013 ajokorttinsa suorittaneisiin kuljettajiin, muuttaen vanhojenkin ajokorttien voimassaoloaikaa siten, että viimeistään 18.1.2033 vanhatkin ajokortit on vaihdettava määräaikaisiin ajokortteihin, vaikka ajokortteihin olisi merkitty myöhäisempi voimassaoloaika.

---

Avainsanat	ajokorttilaki, ajokortti, ajokortin voimassaoloaika, ajokortin uusiminen, ajokorttidirektiivi
------------	---

## ABSTRACT

Author	Riikka Walldén
Title	Changes in the period of validity of driving licences – as a result of the driving licence directive
Year	2015
Language	Finnish
Pages	63
Name of Supervisor	Tuula Hartman

---

On January 19, 2013 a new driving licence law became valid in Finland. Among the new law a period of administrative validity for new driving licences was taken into use. Reforms of the driving licence law originate in directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council. The main research problem for this thesis was to examine the changes into the period of validity of driving licences as a result of the driving licence directive. The aim of this study, in addition to answering the research problem, was to investigate the newest directive on driving licences which largely became a part of the new Finnish driving licence law.

Research data was collected mostly from the directives of the European Union, national legislation, legal literature and instructions by the authorities who administer driving licences. A theme interview and a qualitative electronic survey were carried out also as part of the thesis.

This thesis revealed that because of the new period of validity, future driving licences will be granted for two to fifteen years at a time depending on the vehicle category and the driver's age. The directive has also an impact onto those drivers who were granted their driving licences before 19 January 2013 as a result of changing the period of validity of the earlier issued driving licences as well. Driving licences issued before 19 January 2013 have to be changed into driving licences with a new period of administrative validity not later than 18 January 2033 even if the licence had a later period of validity marked on it.

---

Keywords	Driving licence, period of validity of driving licence, renewal of driving licence, directive on driving licences
----------	---

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

## KUVALUETTELO

1	JOHDANTO .....	7
1.1	Opinnäytetyön tausta .....	7
1.2	Opinnäytetyön tarkoitus .....	7
1.3	Aihealueen raja .....	8
1.4	Tutkimusaineisto .....	9
2	KATSAUS AIHEEN AIEMPAAN TUTKIMUKSEEN .....	10
3	KATSAUS EU-OIKEUTEEN .....	12
4	YHTEISÖN AJOKORTIN KÄYTTÖÖNOTTO .....	13
4.1	Ensimmäinen ajokorttidirektiivi .....	14
4.1.1	Direktiivi Suomeen sovellettavasta poikkeuksesta .....	15
4.1.2	Ensimmäisen ajokorttidirektiivin täydentämiseksi annetut direktiivit .....	15
4.2	Toinen ajokorttidirektiivi .....	16
5	KOLMAS AJOKORTTIDIREKTIIVI .....	17
5.1	Direktiivin mukanaan tuomat uudistukset .....	18
5.1.1	Ajokorttimalli .....	20
5.1.2	Vastavuoroinen tunnustaminen .....	20
5.1.3	Väärentämisen estäminen .....	21
5.2	Ajokorttiluokat .....	21
5.3	Vaiheittainen myöntäminen ja ajokorttiluokkien vastaavuudet .....	28
5.4	Poikkeaminen direktiivin mukaisesta sääntelystä .....	28
6	SUOMEN AJOKORTTILAINSÄÄDÄNTÖ .....	30
6.1	Ajokorttilainsäädäntö ennen lakiuudistusta .....	30
6.2	Ajokorttilainsäädäntö lakiuudistuksen jälkeen .....	33
6.3	Hyväksytyt kuljettajantutkinnot ennen ja jälkeen lakiuudistuksen .....	38
7	AJOKORTTIEN VOIMASSAOLOAIKA .....	41
8	AJOKORTIN UUSIMINEN .....	43

8.1.1	Kuljettajantutkinnon uusiminen .....	44
8.2	Lääkärinlausunto ja laajennettu lääkärintuunto .....	46
8.2.1	Ajoterveyden arviointi .....	49
8.2.2	Ajokortin uusiminen Suomessa 1 ryhmän kuljettajilla .....	49
8.2.3	Ajokortin uusimisen Suomessa 2 ryhmän kuljettajilla .....	50
8.3	Ajokorttien voimassaoloajan rajoittaminen .....	51
8.4	Ajokortin vaihtaminen, korvaaminen ja peruuttaminen .....	52
8.5	Ajokortin kaksoiskappale.....	53
9	YHTEENVETO JA POHDINTA .....	55
	LÄHTEET.....	60

## KUVALUETTELO

<b>Kuva 1.</b> Ajokorttiluokat (Ojala 2015). .....	22
<b>Kuva 2.</b> Vanha pahvinen ajokortti (Trafí 2). .....	32
<b>Kuva 3.</b> A7-turvapainetun ajokortin etupuoli (Trafí 2). .....	32
<b>Kuva 4.</b> A7-turvapainetun ajokortin kääntöpuoli (Trafí 2). .....	32
<b>Kuva 5.</b> EU-ajokortin etupuoli (Trafí 2). .....	33
<b>Kuva 6.</b> EU-ajokortin kääntöpuoli (Trafí 2). .....	33
<b>Kuva 7.</b> Hyväksytyt C- ja C1-kokeet vuosittain. ....	38
<b>Kuva 8.</b> Hyväksytyt B-ajokokeet vuosittain. ....	39
<b>Kuva 9.</b> 1 ryhmän aikajana ajokortin uusimisesta. ....	50
<b>Kuva 10.</b> 2 ryhmän aikajana ajokortin uusimisesta. ....	51

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Opinnäytetyön tausta

Ajokorttilaki uudistui Suomessa 19.1.2013, ja sen myötä uudet ajokortit muuttuivat määräaikaikaisiksi. Aiheesta uutisoitiin lakiuudistuksen aikaan sen verran näkyvästi median toimesta, että se kiinnitti huomioni ja kiinnostuin tutkimaan aihetta laajemmin. Ajokorttilain uudistus johtuu joulukuussa 2006 Euroopan parlamentin ja neuvoston antamasta yhteisön ajokortin käyttöönottoa koskevasta direktiivistä.

Ajokorttiuudistuksen myötä ajokorttien voimassaoloaikoihin, mopon ja kevyen nelipyörän ajokortin hankintaan, moottoripyöräkortin hankintaan, moottoripyöräkortin korottamisesta ylempään A-luokkaan ja henkilöauton ajokortin kuljettajanopetukseen tuli muutoksia (Ajovarma Oy 2015). Tämä opinnäytetyö keskittyy Euroopan ajokorttikäytännön lisäksi ajokorttilain uudistuksista ensimmäisenä mainittuun eli ajokorttien voimassaoloaikoihin.

## 1.2 Opinnäytetyön tarkoitus

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää ajokorttien voimassaoloajoissa tapahtuneita muutoksia Suomen ajokorttilainsäädäntöön ajokorttidirektiivin antamisen seurauksena. Tutkimusongelmasta on johdettu kolme tutkimuskysymystä, jotka auttavat tutkimusongelmaan vastaamisessa: mitä muita muutoksia ajokorttidirektiivillä oli Suomen ajokorttilainsäädäntöön, missä tilanteissa uudet voimassaoloajat voivat tulla sovellettaviksi omaan ajokorttiin ja miten ajokortin voimassaoloajan päättymisen jälkeen on meneteltävä.

Työn tavoitteena on myös muodostaa sen lukijalle käsitys Euroopan unionin jäsenvaltioiden yhdenmukaistetusta ajokorttikäytännöstä ja sen johdosta unionin toimielinten antamista ajokorttidirektiiveistä, joista huomio kiinnittyy viimeiseksi annettuun. Tutkimuksesta selviää muun muassa, miksi yhteinen ajokorttikäytäntö luotiin Euroopassa, miten se on kehittynyt ja miten se näkyy Suomessa. Ajokorttikäytännön tarkastelu alkaa ensimmäisen ajokorttidirektiivin antamisesta ja päättyy viimeisimmäksi annettuun kolmanteen ajokorttidirektiiviin.

Opinnäytetyö on ensi sijassa tarkoitettu luettavaksi kaikille nykyisille ja tuleville ajokortin haltijoille. Tuleville, nykyisille ja erityisesti ennen ajokorttilain muutoksia ajokorttinsa suorittaneille kuljettajille opinnäytetyöstä voi olla hyötyä esimerkiksi ajokortin korottamisen ja uusimisen yhteydessä, koska niin sanotut vanhat kuljettajat huomaavat muutokset aiemmasta käytännöstä uusia kuljettajia helpommin. Lukijan ei tarvitse olla ajokortillinen, sillä loppujen lopuksi työ on osoitettu kaikille ajokorttilainsäädännöstä kiinnostuneille. Valittu aihe on tärkeä yleisestä näkökulmasta, koska ajokorttien voimassaoloaikoja koskevaa tutkimusta ei ole aikaisemmin tehty. Ajokortin haltijoita on Suomessa yli 3,5 miljoonaa ja uusia kuljettajantutkinnon eli teoria- ja ajokokeen suorittajia on vuosittain kymmeniä tuhansia. Ajokorttien voimassaoloaikojen muutokset koskettavat heistä jokaista.

### **1.3 Aihealueen raja**

Isona osana työtä on Euroopan unionin yhteinen ajokorttikäytäntö. Unionin ajokorttikäytäntö koostuu pääosin kolmesta ajokorttidirektiivistä ja niiden täydentämiseksi tai muuttamiseksi annetuista direktiiveistä ja päätöksistä. Mitä unionin toimielimet ovat ajokorttilainsäädäntöön liittyen säännelleet, on tullut suurelta osin muuttamattomana sovellettavaksi myös unionin jäsenvaltioissa. Yhteinen ajokorttikäytäntö on alkanut muodostumaan Euroopassa jo 1980-luvulla ja Suomeen se tuli sovellettavaksi Suomen liittyessä Euroopan unionin jäsenvaltioksi 1995.

Ajokorttidirektiivistä ja ajokorttilain uudistuksesta seuranneiden muutosten hahmottamiseksi opinnäytetyössä luodaan katsaus tilanteeseen Suomessa ennen uusimpia ajokorttidirektiivistä johtuvia lainsäädännöllisiä muutoksia eli niin sanotusti vanhojen ajokorttien ja voimassaoloaikojen aikaan. Vertauksen vuoksi työssä havainnoidaan myös muutosten jälkeinen tilanne. Lisäksi opinnäytetyöhön on otettu tarkasteluun keskeisimmät ajokorttiluokitukset sekä niihin sisältyvät ajo-neuvot, ajo-oikeudet ja vähimmäisikävaatimukset.

Ajokorttien hakeminen ja myöntäminen, ajoluvan peruuttaminen, ajokielto ja Euroopan unioniin kuulumattomien valtioiden myöntämät ajokortit on jätetty aihealueen rajauksen ulkopuolelle. Lisäksi aihealueen ulkopuolelle on rajattu kuljetta-



jaopetus, ammatillinen kuljettajakoulutus, liikenneopettajaluvat ja autokoulutointi sekä kuljettajantutkinnon suorittaminen muilta kuin niiltä osin kun kuljettajantutkinnon uusiminen voi tulla osaksi ajokortin uusimista.

Jotta käsiteltävä aihealue ei muodostuisi liian laajaksi, opinnäytetyön aiheen rajauksen ulkopuolelle jäävät myös sellaiset erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot kuten sotilasajoneuvot, poliisiajoneuvot, matkailuautot ja pelastusautot.

#### **1.4 Tutkimusaineisto**

Lähdemateriaalina on käytetty Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission antamia direktiivejä, komission päätöksiä, kansallista lainsäädäntöä, hallituksen esityksiä, oikeuskirjallisuutta ja ajokortteja hallinnoivien viranomaisten ohjeita. Teoriaosuuden tueksi ja ajokortin voimassaoloaikojen muutoksia käytännössä selvittämään on toteutettu teemahaastattelu paikalliselle kuljettajantutkinnon vastaanottajana toimivalle Tero Uusihakalalle ja laadullinen sähköinen kysely vuoden 2016 alusta toimivaltaiselle ajokorttivanomaisen edustajalle – Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín lakimies Emilia Ojalalle. Sähköpostitse esittämiini kysymyksiin ovat vastanneet myös Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín tarkastaja Mikko Nurmi ja johtava asiantuntija Ari Herrala. Uusihakalaa on haastateltu kuljettajantutkinnon uudelleen suorittamisesta osana ajokortin uusimista, Emilia Ojalaa muun muassa ajokortin uusimiseen, ajokorttien voimassaoloaikoihin ja vuosittaiseen kuljettajantutkintojen tilastointiin liittyen sekä Mikko Nurmea ajoneuvoja koskevien esimerkkien osalta. Ajokorttidirektiivin 2006/126/EY tulkintaan liittyvissä kysymyksissä on avustanut Trafín johtava asiantuntija Ari Herrala. Haluan kiittää kaikkia edellä mainittuja henkilöitä heidän avustaan tämän opinnäytetyön tekemisessä.

Opinnäytetyö on pyritty kirjoittamaan mahdollisimman selkeälukuiseksi siten, että aiheeseen perehtymätönkin voi ymmärtää lukemansa. Erillistä käsiteluetteloa ei ole kasattu, koska käsitteet ja lyhenteet on avattu saman tien tekstissä. Useista eri direktiiveistä koottua yhteenvetoa eri ajokorttiluokista ja näihin luokkiin kuuluvista ajoneuvoista on pyritty selkeyttämään lukijalle kuvien muodossa.

## 2 KATSAUS AIHEEN AIEMPAAN TUTKIMUKSEEN

Ajokorttilain uudistus on hyvin tuore, mutta siitä huolimatta monia uudistuksen osa-alueita on jo ehditty tutkia. Esimerkiksi Ilkka Simonen tutkii opinnäytetyössään Mopoauto liikenteen haasteena ajokorttilain uudistuksen vaikutuksia mopoautoiluun (Simonen 2013) ja Reetta Asp opinnäytetyössään Ajokorttilakiuudistuksen vaikutus lupapalveluun Ylöjärven poliisiaseman lupapalvelussa, kuinka ajokorttilain uudistus vaikuttaa poliisin lupapalvelun työtehtäviin (Asp 2014). Satu Savikko on sen sijaan tutkinut opinnäytetyöllään Lainsäädännön muutosten vaikutus autokoulutoimintaan yrittäjän näkökulmasta lakiuudistuksen mukanaan tuomien muutosten vaikutuksia autokoulujen liiketoiminnassa (Savikko 2015).

Terhi Kallinen on keskittynyt opinnäytetyössään Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013: Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus B-luokan ajoneuvojen kuljettajaopetukseen (Kallinen 2014) ja Samu Väätäinen raskaan kaluston kuljettajaopetukseen opinnäytetyössään Raskaan kaluston kuljettajantutkimnon kehittäminen (Väätäinen 2015).

Ajokorttilain uudistuksen vaikutuksia on tutkittu myös poliisin ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin välisen sisäinen palvelun toimivuuden osalta Pia Sirénin opinnäytetyössä Ajokorttilakiuudistuksen vaikutus poliisin ja Liikenteen turvallisuusviraston väliseen sisäiseen palveluun (Sirén 2015).

Ajokorttilain uudistukset ja niiden vaikutusten tutkiminen eri käytännön osa-alueilla viestivät kovasta kiinnostuksesta aiheeseen. Aiheella on uutuusarvoa, uudistukset ovat laajoja ja uudistuksen seurauksia halutaan ymmärtää, erityisesti jos niillä on vaikutusta omaan elämiseen. Suomessa oli vuoden 2014 alussa voimassa lähes 3,7 miljoonaa ajokorttia (Trafi 5). Ajokorttilakiuudistuksen seuraukset koskettavat siis miljoonia suomalaisia ja Tilastokeskuksen mukaan vuoden 2014 lopulla liikennekäytössä oli jopa 5 043 523 ajoneuvoa. Liikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä kasvoi edellisvuoden vastaavan aikaisesta tilanteesta 1,0 prosenttia. (Tilastokeskus 2015).

Ennen ajokorttilain uudistusta, aiheesta löytyi hyvin niukasti aiempaa tutkimusta. Kuitenkin esimerkiksi Antti Rytkönen on sivunnut opinnäytetyössään Näkeminen ja liikenneturvallisuus: liikennenäkemisen koulutuspaketti nuorille kuljettajille yhtä ajokorttilain uudistuksen päämääristä; liikenneturvallisuuden parantamista, huomauttamalla, että nuorten kuljettajien on muun muassa huolehdittava näönsästä, vaikka säännöllisiä ja ajokortin säilyttämisen edellytyksenä järjestettäviä ikätarkastuksia ei olisikaan kovin usein (Rytkönen 2009). Lakiuudistuksen ja ajokorttien määräaikaistamisen myötä ajokorttien uusimisen yhteydessä ajokortin uusija joutuu lääkärintarkastukseen aikaisempaa käytäntöä useammin.

Myös Juha-Pekka Sopanen tutkii opinnäytetyössään Tutkimus liikennekäyttäytymisestä ja -turvallisuudesta liikenneturvallisuutta, suomalaisten liikennekäyttäytymistä ja eri tekijöitä, joilla liikenneturvallisuutta voitaisiin lisätä. (Sopanen 2012).

### 3 KATSAUS EU-OIKEUTEEN

Euroopan unioni (EU) on 28 jäsenvaltion muodostama taloudellinen ja poliittinen liitto (Euroopan unioni). Vuonna 1992 EU:n jäsenvaltiot allekirjoittivat Maastrichtin sopimuksen, jonka seurauksena Euroopan unioni sai alkunsa. Vuoteen 1993 saakka Euroopan unionista käytettiin nimitystä Euroopan yhteisö. (Eurooppatiedotus 2).

EU:n jäsenvaltiot ovat toimintaansa säädelläkseen luoneet perussopimukset ja keskenään sitoutuneet noudattamaan niitä. Perussopimukset ovat jäsenvaltioiden välisiä ja niihin sisältyvät muun muassa EU:n toiminnan perussäännöt ja tavoitteet. Perussopimukset ja yleiset oikeusperiaatteet muodostavat EU-oikeuden ensisijaisen oikeuden eli primaarioikeuden. (Eurooppatiedotus 1).

Uusien EU:in liittyvien jäsenvaltioiden on allekirjoitettava liittymissopimus. Liittymissopimukseen liitetyn asiakirjan periaatteiden 2 artiklan mukaan Euroopan unioniin liittyessään jäsenvaltio sitoutuu noudattamaan unionin toimielinten antamia tulevia ja ennen liittymistään annettuja säädöksiä. (Europa). Lisäksi liittyäkseen EU:in, jäsenvaltion on liittymissopimuksessa luovutettava osa päätösvalloistaan unionin toimielimille ja saatettava EU:n oikeusjärjestys osaksi kansallista oikeusjärjestystä. (Lainsäätäjän EU-opas).

Direktiivit ovat osa Euroopan unionin lainsäädäntöä ja ne on johdettu EU:n perussopimuksista eli ne ovat luonteeltaan sekundaarioikeutta. Direktiivit velvoittavat unionin jäsenvaltioita siten, että jäsenvaltioiden on direktiivissä asetetussa määräajassa pantava kansallisella tasolla täytäntöön direktiivillä ajettava tavoite. Jäsenvaltioilla on valittavanaan täytäntöönpanon muoto ja keinot. (Eurooppatiedotus 1). Etusijaperiaatteen mukaan EU-oikeudella on ensisijainen asema verrattuna kansalliseen lainsäädäntöön nähden silloin, kun nämä kaksi ovat ristiriidassa keskenään (Lainsäätäjän EU-opas).

## 4 YHTEISÖN AJOKORTIN KÄYTTÖÖNOTTO

Tässä kappaleessa käsitellään EU:n tasolla vaiheittain yhteisön ajokortin käyttööntamiseksi annettuja direktiivejä. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet yhteensä kolme ajokorttidirektiiviä, mutta niitä täydentämään on annettu myös muita direktiivejä esimerkiksi komission taholta. Direktiivien tarkastelu etenee kronologisessa järjestyksessä ja viimeisimmäksi annettua ajokorttidirektiiviä tarkastellaan muita direktiivejä laaja-alaisemmin.

Joulukuun 4. päivänä 1980 Euroopan yhteisöjen neuvosto antoi ensimmäisen direktiivin yhteisön ajokortin käyttöönotosta. Direktiivillä tavoiteltiin Euroopan yhteisön toimialueelle yhteistä liikennepolitiikkaa, tieliikenneturvallisuuden parantamista sekä yhteisön jäsenvaltioiden kansalaisten liikkuvuuden helpottamista yhteisön sisällä esimerkiksi matkusteltaessa tai tilanteissa, joissa henkilö oli sitoutunut toiseen valtioon kuin siihen, jossa oli suorittanut ajokortin. (Direktiivi 80/1263/ETY)

Yhteisen ajokortin käyttöönotto edellytti muutoksia olemassa olevaan kunkin yhteisön jäsenmaan kansallisen tason sääntelyyn. Ensimmäinen askel kohti yhteisön ajokorttia oli vahvistaa Wienissä vuonna 1968 Yhdistyneiden kansakuntien (YK) tieliikennekonferenssin laatima tieliikennettä koskevan yleissopimuksen päätösoasiakirjassa määritelty malli kansalliseksi ajokortiksi. Lisäksi jäsenvaltioiden tuli tunnustaa kansalliset ajokortit molemminpuolisesti eri jäsenvaltioissa sekä vaihtaa asuin- tai työpaikan vuoksi jäsenvaltiosta toiseen muuttavan ajokortillisen henkilön ajokortti yhden vuoden kuluessa hänen toiseen jäsenvaltioon muuttamisestaan. (Direktiivi 80/1263/ETY)

Muutosten toteuttaminen vaati muun muassa yhteiset säännöt ajokortin myöntämisestä eri ajoneuvoluokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen ja ajokorttien voimassaoloa koskevien säännösten yhdenmukaistamista, jotta ajokortti voitaisiin myöntää samoin edellytyksin. (Direktiivi 80/1263/ETY)

#### 4.1 Ensimmäinen ajokorttidirektiivi

Heinäkuun 29. päivänä 1991 Euroopan neuvosto antoi ensimmäisen direktiivin (91/439/ETY) yhteisön ajokortista. Jäsenvaltioiden oli saatettava direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä 1.7.1994 mennessä ja sen oli määrä astua jäsenmaissa voimaan 1.7.1996. Tämä niin kutsuttu ensimmäinen ajokorttidirektiivi sisälsi edeltäjiänsä, direktiiviin ajokorttien käyttöönotosta, verrattuna muutoksia ja lisäyksiä muun muassa seuraavissa asioissa. Direktiivillä säädettiin vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen käyttöönotosta niin, ettei jäsenvaltiosta toiseen muuttavan henkilön ajokorttia olisi enää pakko vaihtaa vuoden kuluessa muuttamisesta, koska tämä rajoittaa henkilön vapaata liikkuvuutta ja sijoittautumisvapautta. (Direktiivi 91/439/ETY)

Jotta ajokortit olisivat helpommin ymmärrettävissä ja saman ajoneuvoluokan kuljettajantutkinnot vastaisivat paremmin toisiaan, ajokortin muotoa, ajoneuvoluokkia ja niiden alaluokkia sekä kuljettajantutkinnon kokeita oli syytä yhdenmukaistaa. Ajokortteja koskevalla uudistuksella ajokorttien luettavuutta voitaisiin parantaa sekä yhteisön sisällä että sen ulkopuolella. Kuljettajantutkinnon yhdenmukaistamiseksi oli sen sijaan tarpeen määritellä ajotapa, ajotaito ja kuljettajan henkistä ja fyysistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset. Ajotaito tarkoittaa kuljettajan kykyä käsitellä ajoneuvon hallintalaitteistoa ja ajotapa puolestaan kuljettajan kykyä kuljettaa ajoneuvoa kaikin puolin turvallisesti. (Direktiivi 91/439/ETY)

Liikenneturvallisuuden lisäämiseksi säädettiin vähimmäisedellytykset ajokortin antamisesta, kuljettajan terveyttä ja ajokykyä koskevat perusvaatimukset sekä erityissäännökset, jotka mahdollistaisivat myös vammaisten henkilöiden ajamisen. Lisäksi ajokortin poisottamista ja peruuttamista koskevat kansalliset säännökset tuli saattaa koskemaan kaikkia niitä ajokortin haltijoilta, jotka asuivat jäsenvaltion alueella. (Direktiivi 91/439/ETY)

7. helmikuuta 1992 allekirjoitetulla Maastrichtin sopimuksella Euroopan unionista, jäsenvaltiot sopivat entistäkin tiiviimmästä yhteistyöstä ja Euroopan yhteisö muuttui Euroopan unioniksi 1.11.1993 (Europa 2010). Toukokuun 16. päivänä 1994 Euroopan unionin neuvosto hyväksyi Suomen jäsenyyshakemuksen liitty-

misehtoineen ja sopimuksineen, ja 1.1.1995 Suomi liittyi virallisesti Euroopan unioniin. Liittymisen seurauksena muun muassa yhteisön ajokortin käyttöönottoa koskevat säädökset tulivat sovellettavaksi Suomen lainsäädäntöön. (Euroopan yhteisöjen Virallinen lehti)

#### **4.1.1 Direktiivi Suomeen sovellettavasta poikkeuksesta**

Joulukuun 19. päivänä 1994 annettiin neuvoston direktiivi 94/72/EY ensimmäisen ajokorttidirektiivin muuttamisesta. Kyseessä oleva direktiivi oli Suomeen sovellettava poikkeus, jonka mukaan Suomelle annettiin lupa jatkaa nykyisen mallinsa mukaisella ajokortilla 31.12.1997 saakka, kun ensimmäisen ajokorttidirektiivin mukaan kaikkien jäsenvaltioiden oli viimeistään 1.7.1996 otettava käyttöön YK:n tieliikennekonferenssin laatima yhteisön mallin mukainen ajokortti. (Direktiivi 94/72/EY)

#### **4.1.2 Ensimmäisen ajokorttidirektiivin täydentämiseksi annetut direktiivit**

Neuvoston vuonna 1991 antamaan ensimmäiseen ajokorttidirektiiviin oli erinäisistä syistä sen antamisen jälkeen tarpeen tehdä muutoksia ja uudistuksia. Esimerkiksi komission 10.7.1996 tehdyllä päätöksellä 96/427/EY ensimmäiseen ajokorttidirektiiviin tehtiin lisäys, jonka mukaan lääketieteen kehitys on perusteltu syy poiketa kuljettajalta vaadittavien fyysisten ja henkisten vähimmäisvaatimusten näön tarkkuutta ja silmälasien vahvuutta koskevasta määräyksestä. (Päätös 96/427/EY)

Lääketieteen kehitys demonstroituu perustelluksi syyksi poiketa kuljettajan terveydentilalta edellytettävistä vaatimuksista seuraavan esimerkin avulla. Ensimmäisen ajokorttidirektiivin liitteessä 3 ajokorttia hakevan tai uusivan henkilön näön tarkkuutta koskevat vähimmäisvaatimukset ovat paremmassa silmässä 0,8 ja huonommassa silmässä 0,5. Jos henkilö ei täytä näitä vaatimuksia, hän voi turvautua korjaaviin linssihin. Linssien enimmäisvahvuudet saivat kyseisen direktiivin mukaan olla esimerkiksi kuorma- ja linja-auton kuljettajilla korkeintaan -4 tai +4 optiselta voimakkuudeltaan. Vahvempien linssien oli todettu vääristävän kuljettajan näkökenttää. Lääketieteen ja tekniikan kehityksen myötä nykypäivänä voidaan

kuitenkin valmistaa voimakkuudeltaan vahvempia linsejä kuin -4 tai +4 ilman näkökenttää vääristävää vaikutusta. (Päätös 96/427/EY)

Direktiivin 96/47/EY myötä 23.7.1996 vahvistui luottokortin muodon mukainen vaihtoehtoinen malli ajokortista (Kuvat 5 ja 6) (Piero Soave 2014). Luottokortin kokoinen ajokorttimalli oli huomattavasti pienempi ja turvallisuusomaisuuksiltaan kehittyneempi kuin yhteisön mallin mukainen taiteltava ajokorttimalli (Kuva 2).

2.6.1997 neuvoston antamalla direktiivillä 97/26/EY sovittiin ajokorteissa käytettävien lisä- tai rajoittavia merkintöjä koskevien yhteisön koodien yhdenmukaistamisesta ensimmäiseen ajokorttidirektiiviin. Direktiivillä 97/26/EY vahvistettuja koodeja olivat esimerkiksi 01, joka tarkoittaa näönkorjausta ja 20, joka tarkoittaa muutettua jarrujärjestelmää. (Direktiivi 97/26/EY)

#### **4.2 Toinen ajokorttidirektiivi**

Komission 14.9.2000 antamalla toisella ajokorttidirektiivillä 2000/56/EY oli edelleen syytä päivittää ensimmäisessä ajokorttidirektiivissä 91/439/ETY yhdenmukaistettujen yhteisön koodien luetteloa. Lisäksi toisella ajokorttidirektiivillä annettiin yhteisön ajokokeiden yhdenmukaistamiseksi tehtävä lisäys ajo- eli käytännön kokeen arviointimenettelyn käyttöön otosta ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi kiristettiin teoria- ja käytännön kokeen vähimmäisvaatimuksia. (Direktiivi 2000/56/EY)



## 5 KOLMAS AJOKORTTIDIREKTIIVI

Neuvoston antamaa ensimmäistä ajokorttidirektiiviä on sen antamisen jälkeen muutettu lukuisia kertoja useilta eri osin ja koska direktiiviä on edelleen tarpeen muuttaa, selkeyden vuoksi on tarpeen luoda direktiivin säännökset uudelleen. (Direktiivi 2006/126/EY)

Kolmas ja tätä nykyä viimeisin Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokortteja koskeva direktiivi 2006/126/EY annettiin joulukuun 20. päivänä 2006. Direktiivi toi mukanaan useita muutoksia suomalaisiin ajokortteihin ja Suomen ajokorttilainsäädäntöön. (Direktiivi 2006/126/EY) Parlamentin ja neuvoston direktiivin tarkoituksena on EU:n korttikäytännön yhtenäistäminen, liikenneturvallisuuden lisääminen ja ajokorttien väärennysten vaikeuttaminen. Direktiivi vaikuttaa ajokorttien ulkonäköön, voimassaoloaikoihin ja uusimiseen. (Trafí S519, 2013)

Ajokortteja koskevia säännöksiä on pitkään pyritty yhdenmukaistamaan ja vaikka yhdenmukaistamisessa on tapahtunut edistystäkin, jäsenmaiden välillä on yhä merkittäviä eroja muun muassa säännöksissä ajokorttien uusimisen määräaikaisuudesta ja ajoneuvojen alaluokista. (Direktiivi 2006/126/EY)

Tarvittavien muutosten laajuuden vuoksi kansallisella tasolla tehdyillä muutoksilla ei voida saavuttaa haluttua lopputulosta ajokorttien voimassaoloaikojen yhtenäistämiseksi, joten muutokset on tehtävä yhteisön tasolla. Euroopan yhteisö on perustamissopimuksen 5 artiklan toissijaisuusperiaatteen mukaan toimivaltainen kyseisten muutosten toteuttamiseen. (Direktiivi 2006/126/EY)

Yksi huomattavimmista kolmannen ajokorttidirektiivin tuomista uudistuksista on ajokorttien voimassaoloaikojen määräaikaistaminen. Uudistus on seurausta siitä, että ensimmäinen ajokorttidirektiivi antoi aikanaan jäsenvaltioille valtuudet antaa kansallisia määräyksiä ajokorttien voimassaoloajoista. Tämä vapaus on johtanut tilanteeseen, jossa unionin sisällä sovelletaan useita eri voimassaolon sääntöjä ja käyttöön onkin otettu yli 110 erilaista voimassa olevaa ajokorttimallia. Jäsenvaltioiden väliset eroavaisuudet voimassaoloajoissa aiheuttavat sekavia tilanteita poliisi-

sille, kansalaisille ja ajokortteja hallinnoiville viranomaisille. (Direktiivi 2006/126/EY)

Sen sijaan, että annettaisiin vielä yksi uusi ajokorttimalli jo olemassa olevien 110 mallin lisäksi, jäsenvaltioiden on direktiivin voimaan tultua toteutettava vaadittavat toimet direktiivillä 96/47/EY vahvistetun ajokorttimallin käyttöönottoa varten kaikissa unionin jäsenmaissa 19. tammikuuta 2013 alkaen myönnettäviin ajokortteihin. (Piero Soave 2014)

Direktiivin säännöksillä ei siis välittömästi puututa ennen 19.1.2013 myönnettyjen ajokortin haltijoiden ajamisen oikeuksiin, eikä näitä oikeuksia voida direktiivillä mitätöidä tai muulla tavoin muuttaa. Kuitenkin sellaiseen ajokortin haltijaan, jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä ajokortti, ja joka on asunut jäsenvaltion alueella yli kaksi vuotta, voidaan soveltaa kolmannen ajokorttidirektiivin 2006/126/EY mukaista hallinnollisesti rajoitettua voimassaoloaikaa, vaikka ajokortti olisi myönnetty ennen kyseessä olevan direktiivin lainvoimaista soveltamispäivää. (Direktiivi 2006/126/EY)

Uusien ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan sääntelyn tarkoituksena on ajokortin uusimisen yhteydessä mahdollistaa uusimpien menetelmien hyödyntäminen ajokorttien väärentämistapausten ennaltaehkäisemiseksi. Lisäksi tarkoituksena on lääkärintarkistusten ja jäsenvaltioiden muiden tarvittavien toimien toteuttaminen. (Direktiivi 2006/126/EY)

## **5.1 Direktiivin mukanaan tuomat uudistukset**

Kuljettajantutkinnon ja ajokortin myöntämistä koskevia vaatimuksia on liikenneturvallisuuden edistämiseksi yhdenmukaistettava entisestään. Jotta vaatimusten yhdenmukaistaminen olisi mahdollista, on ensin määriteltävä moottoriajoneuvon kuljettamista koskevat tiedot, taidot ja käyttäytyminen, luotava edellä mainittuja ominaisuuksia vastaava kuljettajantutkinto sekä uudelleen arvioitava ajokortin haltijan henkistä ja fyysistä suorituskkyä koskevat vähimmäisvaatimukset ajoneuvon kuljettamiseksi. Ajoneuvon kuljettamiseksi vaadittavat kuljettajan henkiset ja fyysiset vähimmäisvaatimukset on kuljettajan pystyttävä todistamaan ajo-

kortin myöntämisen yhteydessä sekä määräajoin tämän jälkeen. (Direktiivi 2006/126/EY)

Vähimmäisvaatimusten täyttymisen seurantaan tähtäävillä tarkastuksilla edesautetaan henkilöiden vapaata liikkuvuutta, huomioidaan tarkemmin kuljettajien erityisvastuut ja kartetaan kilpailun vääristyminen. Vähimmäisvaatimusten täyttymisen varmistumiseksi komission tehtäväksi tuli sallia lääkärintarkastuksen edellyttäminen ajokortin uusimisen yhteydessä. Näin ollen lääkärintarkastuksen ja ajokortin uusimisen määräajat synkronoituvat. (Direktiivi 2006/126/EY)

*”Ajoterveysvaatimusten osalta ajo-oikeuden haltijalla voi olla velvoite toimittaa lääkärinlausunto esimerkiksi kahden vuoden välein, mutta tämä ei lyhennä tai pidennä ajokortin voimassaoloaika.”* (Ojala, 2015)

Ajolupien portaittaisen myöntämisen periaatetta kaksipyöräisissä sekä matkustajia ja tavaroita kuljettavissa ajoneuvoissa on tarpeen jatkossa soveltaa entistä tehokkaammin. Ajoneuvon kuljettajaa koskevasta vähimmäisikärajasta olisi kuitenkin voitava antaa korkeampia ikärajoja tietyissä ajoneuvoluokissa tieturvallisuuden parantamiseksi ja toisaalta, poikkeuksellisissa kansallisissa olosuhteissa olisi voitava soveltaa myös matalampia ikärajoja. (Direktiivi 2006/126/EY)

Niihin ajokortin haltijoihin, jotka vakituisesti asuvat jäsenvaltion alueella, on liikenneturvallisuuden vuoksi voitava soveltaa ajokortin poisottamiseen, määräaikaiseen perumiseen ja uusimiseen sekä pysyvään peruuttamiseen liittyviä säännöksiä. Vakituksella asumisella tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä paikkaa, jossa henkilö asuu henkilökohtaisista tai ammatillisista syistä johtuen vähintään 185 päivää kalenterivuoden päivistä. (Direktiivi 2006/126/EY)

Käyttöön otetaan yksi ja ainoa muovikorttimalli, joka korvaa ensimmäisessä ajokorttidirektiivissä määritellyn ajokorttimallin. Uudessa, direktiivillä 96/47/EY jo aiemmin vahvistetussa mallissa on otettava huomioon ajankohtaiset muutokset, kuten uudet kolmannen ajokorttidirektiivin myötä syntyneet mopoja (AM) ja A2-luokan moottoripyöriä koskevat ajokorttiluokat. Väärentämisen estämiseksi ja korttien turvallisuusominaisuuksien parantamiseksi uuteen muovikorttimalliin on

jäsenvaltioiden niin halutessaan mahdollista ottaa käyttöön ajokortteihin sisällytettävä tallennusväline eli mikrosiru. Mikrosirun teknisiä tietoja koskevat vaatimukset ovat komission ja ajokorttikomitean tehtävänä yhteisvoimin vahvistaa vielä ennen mikrosirujen käyttöönottoa. (Direktiivi 2006/126/EY)

### **5.1.1 Ajokorttimalli**

Jäsenvaltioiden on otettava käyttöönsä kolmannen ajokorttidirektiivin 2006/126/EY liitteessä 1 kuvatun mukainen kansallinen ajokortti (Kuvat 5 ja 6). Ajokortin tunnus kuvasta on käytävä ilmi sen myöntäneen jäsenvaltion kansallisuustunnus. Jäsenvaltion kansallisuustunnus on nähtävissä yhteisön mallin mukaisen ajokortin etupuolelta (Kuva 5) sinisen suorakulmion ja kahdentoista keltaisen tähden keskeltä. Esimerkiksi Suomen kansainvälinen tunnus on FIN, Ruotsin S ja Viron EST. (Direktiivi 2006/126/EY)

Sen jälkeen kun komissio ja ajokorttikomitea ovat hyväksyneet mikrosirua koskevat tekniset vaatimukset, jäsenvaltiot voivat ottaa mikrosirun käyttöönsä ajokorteissaan. Mikrosirua koskeville vaatimuksille on myönnettävä EY-tyyppihyväksyntä, jonka myöntäminen edellyttää varmistumista siitä, ettei mikrosirulle talletettuja tietoja voida luvattomasti käsitellä tai muuttaa. Mikrosiru sisältää yhdenmukaistetut ajokorttitiedot. Jäsenvaltiot voivat komission suostumuksella tallentaa mikrosirulle myös lisätietoja ja tehdä malliin muutoksia helpottamaan ajokorttien tietokoneella käsittelyä. (Direktiivi 2006/126/EY)

### **5.1.2 Vastavuoroinen tunnustaminen**

Unionin jäsenvaltioiden tulee tunnustaa toistensa ajokortit vastavuoroisesti. Vastavuoroisesta tunnustamisesta johtuen, jäsenvaltiolla on oikeus uusia sen alueelle pysyvästi muuttavan ajokortin haltijan toisessa jäsenmaassa myönnetty ja voimassa oleva ajokortti kahden vuoden kuluessa henkilön jäsenvaltioon muuttamisesta. Uusimisen jälkeen ajokortin haltijan ajokorttiin sovelletaan direktiivin mukaisia hallinnollisia eli määräaikaistettuja voimassaoloaikoja. (Direktiivi 2006/126/EY)

Jäsenvaltio voi vaihtaa myös yhteisöön kuulumattomassa maassa myönnetyn ajokortin yhteisön mallin mukaiseksi ajokortiksi, sillä ehdolla, että kolmannen maan

ajokortti luovutetaan vaihdon yhteydessä vaihdosta vastaavan jäsenvaltion viranomaisille. Lisäksi vaihdosta on tehtävä merkintä yhteisön mallin mukaiseen ajokorttiin. Jos samainen ajokortin haltija myöhemmin muuttaa vakituisesti toiseen jäsenvaltioon, tämä jäsenvaltio ei kuitenkaan ole velvollinen noudattamaan vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta. (Direktiivi 2006/126/EY)

### **5.1.3 Väärentämisen estäminen**

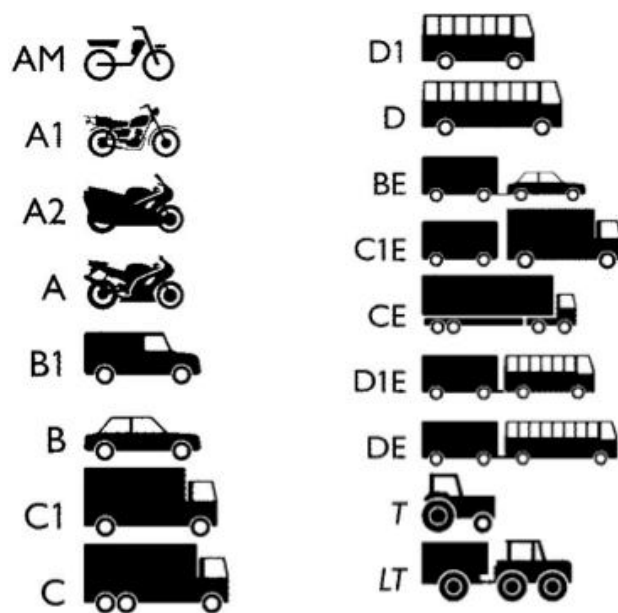
Direktiivin mukaisten ajokorttien valmistusmateriaalina on käytetty polykarbonaattia. Materiaali on väärentämisen estämiseksi suojattava komission laatimin turvamenettelyin. Ajokorttia suojataan käyttämällä ajokorttien valmistuksessa vaikeasti väärennettäviä tekniikoita kuten laserkaiverruksia, hologrammeja ja vesileimoja. Jäsenvaltiot voivat ottaa ajokortin väärentämisen estämiseksi käyttöönsä myös lisäturvaominaisuuksia. (Direktiivi 2006/126/EY)

Myös ennen direktiivin voimaantuloa myönnettyjen ajokorttien osalta jäsenvaltioiden on tarpeellisin toimenpitein pyrittävä varmistamaan väärentämisen estäminen. Kyseisistä toimenpiteistä on tiedotettava komissiota. (Direktiivi 2006/126/EY)

Direktiivin mukaan, kaikkien jäsenvaltioiden on viimeistään 18. tammikuuta 2033 saatettava kaikki jo käytössä olevat ja myönnettävät ajokortit vastaamaan kaikkia 2006/126/EY direktiivin vaatimuksia. (Direktiivi 2006/126/EY)

## **5.2 Ajokorttiluokat**

Ajokortti antaa oikeuden kuljettaa erilaisiin ajoneuvoluokkiin kuuluvia moottori-käyttöisiä ajoneuvoja. Ajokortti on mahdollista myöntää kuhunkin ajoneuvoluokkaan kussakin luokassa erikseen määritellyn alaikärajan täytyttyä. (Direktiivi 2006/126/EY). Tässä kappaleessa käydään läpi direktiivillä määritellyt ajokorttiluokat, niiden sisältämine ajoneuvoineen ja kuljettamiseen liittyvine vaatimuksineen. Traktorit ja liikennetraktorit eivät kuulu Euroopan unionin lainsäädäntöön (HE 212/2010), joten niitä koskevaa teoriaa käydään läpi ainoastaan kansallisen lainsäädännön tasolla myöhemmin kappaleessa 6.



**Kuva 1.** Ajokorttiluokat (Ojala 2015).

Moottorikäyttöiset ajoneuvot luokitellaan kolmeen eri kategoriaan:

- 1) mopoihin;
- 2) moottoripyöriin sivuvaunun kanssa tai ilman ja kolmipyöriin sekä;
- 3) moottoriajoneuvoihin.

### *Mopot*

Ensimmäiseen kategoriaan kuuluu AM-luokka, jonka *kolmannen ajokorttidirektiivin* mukainen alaikäraja on 16 vuotta. AM-luokkaan kuuluvat ensinnäkin ne kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot, joiden rakenteellinen enimmäisnopeus on 45 km/h. Tällaisia avoneuvoja ovat esimerkiksi mopot ja skootterit. AM-luokan kaksi- ja kolmipyöräisillä ajoneuvoilla tulee lisäksi olla seuraavat ominaisuudet. Kaksipyöräisen ajoneuvon sylinteritilavuus, kun kyseessä on polttomoottori, voi olla enintään 50 cm<sup>3</sup>. Silloin kun kyseessä on ajoneuvo, jolla on sähkömoottori, suurin sallittu jatkuva nimellisteho on 4 kW. Kolmipyöräisen ajoneuvon sylinteritilavuus voi olla korkeintaan 50 cm<sup>3</sup>, kun ajoneuvossa on ottomoottori. Kolmipyöräisessä ajoneuvossa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää. Ajoneuvon suurin nettoteho voi olla 4 kW, kun ajoneuvossa on polttomoottori ja jatkuva nimellisteho voi

olla korkeintaan 4 kW, silloin kun ajoneuvossa on sähkömoottori. (Direktiivi 2002/24/EY)

Toisekseen AM-luokkaan kuuluvat edellä mainitut edellytykset täyttävien kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen lisäksi ne kevyet nelipyörät, joiden massa ilman kuormaa ja sähköajoneuvojen akkujen massaa on korkeintaan 350 kg ja enimmäisnopeus 45 km/h. Tyypillisin esimerkki AM-luokan kevyestä nelipyörästä on mopauto. AM-luokan kevyiden nelipyöräisten ajoneuvojen sylinteritilavuus saa olla korkeintaan 50 cm<sup>3</sup>, kun kyseessä on ottomoottori, korkein nettoteho 4 kW polttomoottorilla ja suurin jatkuva nimellisteho korkeintaan 4 kW sähkömoottorilla. (Direktiivi 2002/24/EY)

AM-luokkaan eivät kuulu:

- a) rakenteelliselta nopeudeltaan korkeintaan 6 km/h kulkevat ajoneuvot kuten sähköavusteiset potkulaudat;
- b) jalankulkijan ohjattavaksi tarkoitettut ajoneuvot kuten segway;
- c) liikuntarajoitteisten ajoneuvot kuten invamopot;
- d) kilpailuissa tiellä tai maastossa käytettävät ajoneuvot kuten crossi- ja enduro-pyörät;
- e) ennen direktiivin 92/61/ETY voimaantuloa käytetyt ajoneuvot, joita ovat esimerkiksi 1980-luvulla käyttöönotetut ajoneuvot;
- f) maataloudessa käytettävät ajoneuvot kuten traktori;
- g) kolmipyöräiset ensisijaisesti maastossa huvikäyttöön tarkoitettut ajoneuvot kuten erilaiset mönkijät ja;
- h) polkimin varustetut ajoneuvot kuten sähköavusteinen polkupyörä.

(Direktiivi 2002/24/EY, Nurmi 2015, Uusihakala 2015)

#### *Moottoripyörät sivuvaunulla tai ilman ja kolmipyöräiset*

Toiseen moottorikäyttöisten ajoneuvojen kategoriaan kuuluvat kolmipyöräiset ja ne moottoripyörät sivuvaunulla tai ilman, joiden sylinteritilavuus on joko yli 50 cm<sup>3</sup> tai niiden rakenteellinen enimmäisnopeus on yli 45 km/h. Tähän kategoriaan kuuluvia ajoneuvoluokkia ovat A1-, A2 ja A-luokat. Ajoneuvoluokkien välillä on

eroja muun muassa sylinteritilavuuksissa, enimmäistehoissa, teho/painosuhteissa ja alaikärajoissa. (Direktiivi 2006/126/EY)

A1-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja ovat ne moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on korkeintaan  $125 \text{ cm}^3$ , enimmäisteho 11 kW ja teho/painosuhte korkeintaan 0,1 kW/kg sekä ne kolmipyörät, joiden teho yltää enintään 15 kW:iin. A1-luokan moottoripyörästä käytetään nimitystä kevyt moottoripyörä. A1-luokkaa vastaavan ajokortin saadakseen, henkilön on oltava vähintään 16 vuotta täyttänyt. (Direktiivi 2006/126/EY)

A2-luokkaan kuuluvat ne moottoripyörät, joita ei ole muunnettu yli kaksi kertaa teholtaan suuremmasta ajoneuvosta ja joiden suurin sallittu enimmäisteho on 35 kW ja teho/painosuhte 0,2 kW/kg (Direktiivi 2006/126/EY). Esimerkiksi A-luokan alle 70 kW:n moottoripyörä voidaan muuntaa A2-luokan moottoripyöräksi ”kuristamalla” ensiksi mainitun tehoja alhaisemmaksi vastaamaan A2-luokan sallittua 35 kW:n enimmäistehoa. Siten yli kaksi kertaa A2-luokan sallittua enimmäistehoa suurempia moottoripyöriä eli niitä moottoripyöriä, joiden tehot ylittävät 70 kW, ei voida pätevästi ”kuristaa” A2-luokan ajoneuvoiksi. (Uusihakala 2015). A2- ja A-luokan moottoripyörien ero on siis siinä, että A2-luokan moottoripyörille on säädetty 35 kW:n tehorajoitus. A2-luokan ajokortin alaikäraja on 18 vuotta (Direktiivi 2006/126/EY).

A-luokan ajoneuvoja ovat muut moottoripyörät ja ne kolmipyörät, joiden teho on yli 15 kW. A-luokan ajokortin suorittamisella on kaksi eri alaikärajaa. Lisäehdoton alaikäraja on 24 vuotta. A-luokan ajokortin voi kuitenkin suorittaa jo 20-vuotiaana, silloin kun kuljettajalla on ennen A-kortin suorittamista takanaan vähintään kahden vuoden ajokokemus A2-luokkaan kuuluvalla moottoripyörällä. (Direktiivi 2006/126/EY)

### *Moottoriajoneuvot*

Moottorikäyttöisistä ajoneuvoista käytetään yhteisesti nimeä moottoriajoneuvot. Kolmanteen eli moottoriajoneuvojen kategoriaan kuuluvilla ajoneuvoilla kuljetaan tavanomaisesti matkustajia ja tavaroita tiellä tai vedetään matkustajien ja ta-



varoiden kuljettamiseen tarkoitettua ajoneuvoa tiellä. Termiin ”moottoriajoneuvot” eivät sisälly kiskoilla kulkevat ajoneuvot, eivätkä maa- ja metsätaloudessa käytetyt ajoneuvot kuten traktorit. Moottoriajoneuvojen kategoriaan kuuluvat ajokorttiluokat B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ja DE. (Direktiivi 2006/126/EY)

B1-luokkaan kuuluvat ne kolmi- ja nelipyöräiset ajoneuvot, joiden massa ilman kuormitusta ja sähköajoneuvojen akkujen massaa on korkeintaan 400 kg ja tavarankuljetusajoneuvoissa korkeintaan 550 kg, kun moottorin enimmäisteho on 15 kW. B1-luokka on jäsenvaltioille valinnainen. Niiden jäsenvaltioiden, jotka päättävät olla käyttämättä sitä, on edellytettävä B1-luokan mukaisten ajoneuvojen kuljettamiseen B-luokan korttia. Alaikäraja B1-kortin suorittamiselle on 16 vuotta. (Direktiivi 2002/24/EY)

B-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan korkeintaan 3 500 kg ajoneuvoja. B-luokan edellytysten mukaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi henkilö- ja pakettiautot. Esimerkiksi neliovinen Toyota Carina E painaa noin 1 200 kg. Ajoneuvossa voi kuljettajan lisäksi olla samanaikaisesti enintään 8 kanssamatkustajaa ja kyseisiin ajoneuvoihin on myös mahdollista liittää korkeintaan 750 kg perävaunu. B-luokan ajokortin alaikäraja on 18 vuotta. (Direktiivi 2006/126/EY)

B-luokan ajoneuvon vedettäväksi voidaan liittää yli 750 kg perävaunu, jos ajoneuvoyhdistelmän yhteenlaskettu massa on korkeintaan 4 250 kg. Jos ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on 3 500–4 250 kg, kuljettajan täytyy ennen kuljettamista läpäistä ajokoe ja/tai suorittaa asianomainen koulutus. Pätevyydestä tällaisen ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseksi on tehtävä merkintä ajokorttiin. (Direktiivi 2006/126/EY)

BE-luokka eli puhekielessä niin kutsuttu ”pikku e” koostuu ajoneuvoyhdistelmistä siten, että vetovaununa toimii B-luokan ajoneuvo, jonka peräkärryn tai puoliperävaunun massa voi olla korkeintaan 3 500 kg. Tyypillisen BE-luokan ajoneuvoyhdistelmän muodostavat esimerkiksi henkilöauto ja matkailuvaunu. BE-luokan vähimmäisikäraja on 18 vuotta. (Direktiivi 2006/126/EY)

Ajoneuvo kuuluu C1-luokkaan silloin kun sen massa on vähintään 3 500 kg ja korkeintaan 7 500 kg. C1-luokan ajoneuvot ovat pieniä kuorma-autoja. Samoin kuin B-luokan ajoneuvot, ne on valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi 8 henkilöä ja niihin voidaan liittää korkeintaan 750 kg perävaunu. (Direktiivi 2006/126/EY)

C1E-luokka koostuu ajoneuvoyhdistelmistä, joiden suurin sallittu yhteispaino voi olla korkeintaan 12 000 kg, kun; a) ajoneuvoyhdistelmä koostuu C1-luokan vetovaunusta ja vähintään 750 kg perä- tai puoliperävaunusta tai kun; b) ajoneuvoyhdistelmä koostuu B-luokan vetovaunusta ja vähintään 3 500 kg perä- tai puoliperävaunusta. C1- ja C1E-luokkien alaikäraja on 18 vuotta. (Direktiivi 2006/126/EY). Tavaraliikenteeseen tarkoitettuja C1- ja C1E-luokan ajoneuvoja kuljettaakseen, kuljettajan on oltava 18 vuotta täyttänyt ja kuljettajalla on oltava direktiivin 2003/59/EY 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattipätevyystodistus nopeutetulla koulutuksella saadusta ammattipätevyyden perustasosta. Ammattipätevyystodistuksen nopeutetulla koulutuksella saadusta ammattipätevyyden perustasosta saavat ne kuljettajat, jotka osallistuvat nopeutettuun ammattitaitoa osoittavaan koulutukseen ja läpäisevät koulutuksen päätteeksi kokeen. (Direktiivi 2003/59/EY)

C-luokkaan kuuluvat muut kuin D1- ja D-luokkiin lukeutuvat ajoneuvot, joiden massa ylittää 3 500 kg. C-luokan tyypillisimpiä ajoneuvoja ovat kuorma-autot. C-luokan ajoneuvolla voidaan kuljettajan lisäksi kuljettaa samanaikaisesti korkeintaan 8 henkilöä. Luokan ajoneuvoihin on mahdollista kytkeä korkeintaan 750 kg perävaunu. (Direktiivi 2006/126/EY)

CE-luokka kuvastaa ajoneuvoyhdistelmiä, joissa on C-luokan vetovaunu ja massaltaan vähintään 750 kg perä- tai puoliperävaunu. C- ja CE-luokkiin ajo-oikeuden saavan kuljettajan alaikäraja on 21 vuotta (Direktiivi 2006/126/EY). Tavaraliikenteeseen tarkoitettujen C- ja CE-ajoluokkien mukaisten ajoneuvojen kuljettaminen edellyttää 21 vuoden ikää ja nopeutetulla koulutuksella saatua ammattipätevyystodistusta. Kuitenkin jo 18 vuotta täyttänyt voi kuljettaa C- ja CE-luokkien tavaraliikenteeseen tarkoitettuja ajoneuvoja, jos hänellä on esittää direktiivin

2003/59/EY 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattipätevyystodistus ammattipätevyyden perustasosta. Saadakseen ammattipätevyystodistuksen ammattipätevyyden perustasosta, kuljettajan on joko osallistuttava kuljettajan ammattiin valmistavalle kurssille ja läpäistävä kurssin päätteeksi koe tai läpäistävä teoriaa ja käytäntöä testaavat kokeet. (Direktiivi 2003/59/EY) Vähimmäisikävaatimuksista voidaan siis poiketa perustason ammattipätevyyden edellyttämisellä.

D1-luokan mukainen ajoneuvo on tarkoitettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 kanssamatkustajaa. Kyseiseen luokkaan kuuluvat pienet linja-autot. Ajoneuvoon voidaan liittää enintään 750 kg perävaunu ja ajoneuvon suurin sallittu pituus voi olla korkeintaan 8 metriä. (Direktiivi 2006/126/EY)

D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmissä on D1-luokan vetovaunu ja perävaunu, jonka enimmäismassa voi olla korkeintaan 750 kg. D1- ja D1E-luokkien alaikäraja on 21 vuotta. (Direktiivi 2006/126/EY). Matkustajaliikenteeseen tarkoitetun D1- ja D1E-luokan ajoneuvon vähintään 21 vuotta täyttäneeltä kuljettajalta on lisäksi löydettävä nopeutetulla koulutuksella saatu ammattipätevyystodistus. Jäsenvaltiot voivat antaa 18 vuotta täyttäneelle oikeuden kuljettaa alueellaan D1- ja D1E-luokkiin sekä D- ja DE-luokkiin säännöllisillä ja enintään 50 kilometrin pituisilla reiteillä kuuluvia ajoneuvoja matkustajaliikenteessä ammattipätevyystodistuksella ammattipätevyyden perustasosta. (Direktiivi 2003/59/EY, Herrala 2015)

D-luokan moottoriajoneuvot on suunniteltu kuljettamaan kuljettajan lisäksi useampaa kuin 8 matkustajaa ja enintään 750 kg perävaunua. D-luokan ajoneuvot ovat D1-luokkaa suurempia linja-autoja. (Direktiivi 2006/126/EY)

DE-luokka tarkoittaa ajoneuvoyhdistelmiä, joissa vetovaununa on D-luokan ajoneuvo ja perävaununa korkeintaan 750 kg hinattava ajoneuvo. Alin sallittu ikä kuljettaa D- ja DE-luokan ajoneuvoja on 24 vuotta (Direktiivi 2006/126/EY). D- ja DE-luokan ajoneuvoja voi matkustajaliikenteessä kuljettaa 23 vuotta täyttänyt, silloin kun kyseisellä henkilöllä on esittää nopeutetulla koulutuksella saatu ammattipätevyystodistus. 21 vuotta täyttänyt voi kuljettaa nopeutetulla koulutuksella saadulla ammattipätevyystodistuksella matkustajaliikenteeseen tarkoitettuja D- ja DE-luokan ajoneuvoja henkilökuljetuksiin säännöllisillä ja enintään 50 kilometrin

pituisilla ajoreiteillä. Ammattipätevyystodistuksella ammattipätevyyden perustasosta 21-vuotias voi kuljettaa ilman ajoreittiin liittyviä rajoituksia kaikkia D- ja DE-luokan ajoneuvoja. Jäsenvaltioilla on oikeus alentaa D1-, D1E-, D- tai DE-luokkiin kuuluvien matkustajaliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettamisen alaikäraja 20 ikävuoteen alueellaan, jos ajokortin haltijalla on ammattipätevyystodistus ammattipätevyyden perustasosta. Alaikärajaa on mahdollista alentaa myös 18 vuoteen, silloin kun kyseisiä ajoneuvoja kuljetetaan ilman matkustajia. (Direktiivi 2003/59/EY, Herrala 2015)

### **5.3 Vaiheittainen myöntäminen ja ajokorttiluokkien vastaavuudet**

Ajokorttien vaiheittainen myöntäminen tarkoittaa sitä, että esimerkiksi C1-, C-, D1- ja D-luokan ajokortteja myönnetään vain kuljettajille, jotka ovat jo suorittaneet B-luokan kuljettajantutkinnon. Vastaavasti BE-, C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokan ajo-oikeus voidaan myöntää vasta B-, C1-, C-, D1- tai D-luokan ajo-oikeuden omaavalle. (Direktiivi 2006/126/EY)

Monet pienemmistä ajoluokkien ajo-oikeuksista sisältyvät suurempiin ajoluokkiin. Siten muun muassa A-luokka sisältää A1- ja A2-luokkien ajo-oikeudet, C-luokka C1-luokan ajo-oikeuden ja CE-luokka C1E-luokan ajo-oikeuden. Näin on jos henkilöllä on A-ajokortti, hänellä on oikeus kuljettaa myös A1- ja A2-luokan ajoneuvoja. Vastaavasti D-luokka sisältää D1-luokan ajo-oikeuden ja DE-luokka D1E-luokan ajo-oikeuden. Suuremmat ajoneuvoyhdistelmät eli CE-, C1E-, DE- ja D1E sisältävät pienemmän ajoneuvoyhdistelmän (BE) ajo-oikeuden. (Trafic 4)

### **5.4 Poikkeaminen direktiivin mukaisesta sääntelystä**

Jäsenvaltioille annetaan pieni liikkumavara direktiivin mukaisista alaikärajoista, siten, että jäsenvaltiot voivat laskea tai korottaa direktiivin suomissa rajoissa direktiivin mukaisia ensisijaisia alaikärajoja. (Direktiivi 2006/126/EY).

AM-luokassa alaikäraja voidaan direktiivin mukaisesta 16 vuoden alaikärajasta laskea korkeintaan 14 vuoteen tai korottaa enintään 18 ikävuoteen. A1-luokan suositusalaikäraja on direktiivin mukaan 16 vuotta, mutta ikärajaa voidaan nostaa

17 tai 18 vuoteen silloin kun A1- ja A2-luokkien alaikärajojen välinen erotus on kaksi vuotta ja kun lisävaatimuksena edellytetään A2-luokan moottoripyörien kuljettamisesta vähintään kahden vuoden kokemusta ennen A-luokan ajokortin myöntämistä. B1-luokan ajoneuvon kuljettamista edellytettävää 16 vuoden alaikäraja voidaan korottaa korkeintaan 18 vuoteen. B- ja BE-luokkien 18 vuoden alaikärajasta voidaan poiketa laskemalla alaikäraja enintään 17 vuoteen. C-luokassa alaikäraja voidaan laskea 18 vuoteen ja D-luokassa 21 vuoteen niiden ajoneuvojen osalta, joita käytetään palo- ja pelastustehtävissä tai yleisen järjestyksen ylläpitämiseen sekä tietestauksessa huolto- ja korjaustöihin. (Direktiivi 2006/126/EY).

Ne ajokortit, joiden ajokorttiluokkien alaikäraja on laskettu direktiivin ensisijaisesta alaikärajasta, ovat voimassa vain kyseisen ajokortin myöntäneen jäsenvaltion alueella siihen saakka, kunnes ajokortin haltija saavuttaa direktiivissä säädellyn ensisijaisen alaikärajan. Tämän jälkeen ajokortti on voimassa kaikissa EU:n jäsenvaltioissa. (Direktiivi 2006/126/EY).

## 6 SUOMEN AJOKORTTILAINSÄÄDÄNTÖ

Tässä kappaleessa tuodaan esiin Suomen ajokorttilainsäädännön tilanne ajokorttien voimassaoloaikojen ja ajokortin uusimisen osalta ennen vuoden 2013 ajokorttilain uudistusta ja vertailun vuoksi myöhemmin tilanne jälkeen lakiuudistuksen niiltä osin kuin ajokorttilakiin ja ajokorttidirektiiviin on tullut muutoksia ajokorttien voimassaoloajoissa ja ajokortin uusimistilanteissa. Tässä kappaleessa tuodaan myös esille Suomessa käytössä olleiden ajokorttien malleja havainnollistamaan aiemmin eri direktiivien kautta käyttöön otettuja ajokorttimalleja.

### 6.1 Ajokorttilainsäädäntö ennen lakiuudistusta

Ennen hallituksen esitystä 212/2010, jossa ehdotettiin ajokorttien voimassaoloaikojen muuttamista hallinnolliseksi, ajokorttien voimassaoloajoista säädettiin tieliikennelailla. Tieliikennelaki on huhtikuussa 1982 voimaan tullut laki, jota on myöhemmin muutettu eri yhteyksissä tarpeen mukaan. (HE 212/2010)

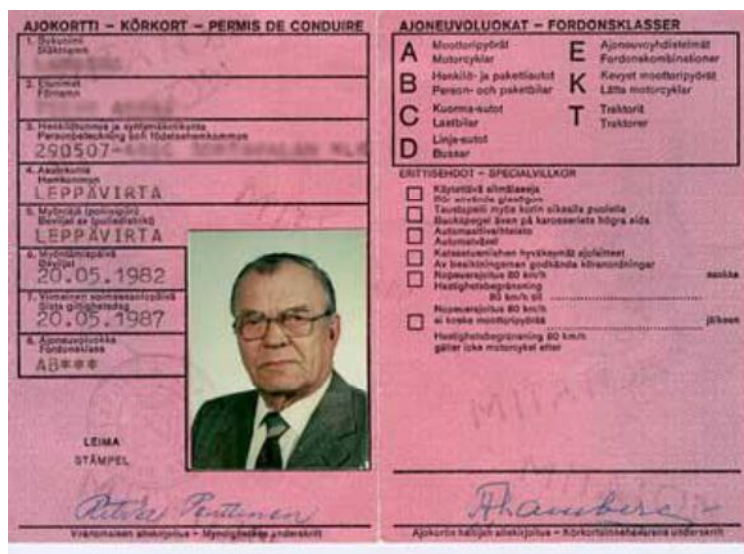
Vuoden 2013 ajokorttilakiuudistusta edeltävä tulkinta tieliikennelaista oli seuraava. Tieliikennelain 72 §:n mukaan ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttava ajokortti myönnettiin lyhytaikaiseksi eli korkeintaan kahdeksi vuodeksi. Kun henkilöllä oli ollut lyhytaikainen ajokortti käytössään vähintään 18 kuukautta ja hän oli suorittanut jatko-opetuksen hyväksytysti, hänelle myönnettävä ajokortti oli pääasiassa ilman lisäehtoja voimassa siihen asti kunnes sen haltija täytti 70 vuotta. Mopon ja moottoripyörän ajokortti myönnettiin heti voimassa olevaksi siihen saakka kunnes ajokortin haltija täytti 70 vuotta. (Tolvanen 2012, 13)

Ennen 1.1.2000 15 vuotta täyttäneillä tai toisin sanoen ennen vuotta 1985 syntyneillä henkilöillä oli oikeus kuljettaa mopoja ilman ajokorttia, koska M-luokka otettiin Suomessa käyttöön vasta vuoden 2000 alusta. 2000 vuoden alusta lähtien ajokorttilain muutokseen saakka mopojen ja mopoautojen kuljettamiseksi oli riittävää, kun suoritti molemmille ajoneuvoille suunnatun M-luokan kuljettajantutkinnon (Trafí 1).

70 vuoden iän saavutettuaan ja siitä edespäin ajo-oikeuden säilyttääkseen, ajokortin haltijan oli käytävä uusimassa ajokorttinsa. Tämän jälkeen ajokortti voitiin uusia korkeintaan viideksi vuodeksi kerrallaan. Uusimisen yhteydessä kaikkien kuljettajien oli jokaisella uusintakerralla esitettävä lääkärinlausunto. Jos ajokortti sisälsi kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden, ajokortti voitiin helmikuussa 2010 voimaan tulleen muutoksen mukaan uusia 70 vuoden iästä edespäin korkeintaan kahdeksi vuodeksi kerrallaan. (HE 212/2010)

Suomessa ei ennen vuoden 2013 ajokorttilakiuudistusta pääasiassa uusittu ajokortteja ennen kuljettajien 70 vuoden ikää. Suomessa vakituisesti asuvien keski-ikäisten ja sitä vanhempien kuljettajien terveydentilaa valvottiin tieliikennelain 73 §:n mukaan kuitenkin siten, että ajokortin haltijan on kahden kuukauden kuluessa täytettyään 45 vuotta, esitettävä lääkärin tai optikon antama todistus näköä koskevien vähimmäisvaatimusten täyttymisestä. (Tolvanen 2012, 33). Kuorma- ja linja-autoa kuljettavien henkilöiden oli lisäksi esitettävä lääkärinlausunto 50 vuoden iästä lukien joka viides vuosi siihen saakka kunnes henkilö täytti 70, josta edespäin lääkärinlausunto oli edelleen esitettävä kahden vuoden välein. (HE 212/2010)

Ennen Euroopan unioniin liittymistä Suomessa oli käytössä heinäkuussa 1972 yhdessä keskitetyn ajokorttirekisterin perustamisen kanssa käyttöön otettu taitettava, vaaleanpunainen pahvinen ajokortti (Kuva 2). Pahvisen ajokortin myöntäminen lopetettiin syyskuussa 1990. Lokakuussa 1990 käyttöön otettiin A7-kokoinen turvapainettu ajokortti (Kuvat 3 ja 4). Unioniin liittymisen seurauksena Suomi sitoutui noudattamaan unionin toimielinten antamia ajokorttidirektiivejä ja vuodesta 1998 Suomessa on ollut käytössä yhteisön mallin mukainen luottokortin kokoinen EU-ajokortti (Kuvat 5 ja 6). EU:n laajentumisen seurauksena eli uusien jäsenvaltioiden liittyttyä unioniin ja ajokorttien turvallisuusominaisuuksien kehittymisen myötä direktiivin 96/47/EY mallin mukaiseen EU-ajokorttiin on tullut pieniä muutoksia. (Komission päätös 2014/209/EU, Tafi 2)



Kuva 2. Vanha pahvinen ajokortti (Trafli 2).



Kuva 3. A7-turvapainetun ajokortin etupuoli (Trafli 2).



Kuva 4. A7-turvapainetun ajokortin kääntöpuoli (Trafli 2).





**Kuva 5.** EU-ajokortin etupuoli (Trafi 2).



**Kuva 6.** EU-ajokortin kääntöpuoli (Trafi 2).

## 6.2 Ajokorttilainsäädäntö lakiuudistuksen jälkeen

Suomessa astui 19.1.2013 voimaan uusi ajokorttilaki. Tästä kappaleesta ilmenee, minkälaisia lakimuutoksia Suomeen tuli verrattuna lakiuudistusta edeltävään aikaan. Lisäksi tässä kappaleessa kerrotaan miltä osin Suomen ajokorttilainsäädäntö eroaa vuonna 2006 Euroopan parlamentin ja neuvoston antamasta kolmannesta ajokorttidirektiivistä, sillä kyseinen direktiivi soi jäsenvaltioille jonkin verran liikumavaraa direktiivin ensisijaisesta sääntelystä muun muassa ajokorttiluokkien alaikärajoissa. Niiltä osin kuin kolmas unionin ajokorttidirektiivi ei anna jäsenval-

tioilleen liikkumavaraa sääntelyn suhteen, noudatetaan Suomessa uusinta ajokorttidirektiiviä sen soveltamispäivästä eteenpäin, siten kuin Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat direktiivin antaneet ja kuten aiemmin kappaleessa 5 on esitetty. Näin ollen, tulen tässä kappaleessa käymään toistamisen välttämiseksi Suomen ajokorttilainsäädännön nykytilanteen vain siltä osin kun se poikkeaa jo kappaleessa 5 esitetystä.

Suomi valitsi ajokorttidirektiivin täytäntöön panemiseksi viimeisen mahdollisen direktiivin soveltamisajankohdan eli 19.1.2013. Lisäksi Suomessa pidennettiin kolmannen ajokorttidirektiivin 2006/126/EY 7 artiklan 2 a kohdan pääsääntöistä AM-, A1-, A2-, A-, B1-, B- ja BE-korttien 10 vuoden voimassaoloaikaa direktiivin sallimissa rajoissa pisimpään mahdolliseen eli 15 vuoteen. Voimassaoloajan pidentämisellä pyritään vähentämään ajokortin uusimisesta aiheutuvia kustannuksia ja ajokorttiviranomaisten työmäärää. (HE 212/2010)

Ajokorttidirektiivin seurauksena A-kortin suorittamisen vähimmäisikäraja nousi 24 ikävuoteen silloin kun kyseinen ajokortti suoritetaan kuljettajantutkinnon kautta (Ajokorttilaki). Ennen ajokorttilain muuttumista, A-luokan ajokortin sai pääasiassa kahdella tavalla. Kun henkilöllä ei ollut aikaisempaa ajokokemusta, A-luokan ajokortin vähimmäisikäraja oli 21 vuotta kuljettajantutkinnon kautta. Porrastetusti A-luokan ajokortin sai siten, että 16-vuotiaana henkilö suoritti ensin A1-luokan ajokortin. Kun kyseinen henkilö oli kuljettanut A1-luokan mukaisia ajoneuvoja kaksi vuotta, hän sai niin sanotun väliluokan oikeuttamana ajo-oikeuden korkeintaan 25 kW:n moottoripyöriin. Kun henkilöllä oli takanaan uudet kaksi vuotta ajokokemusta edellä mainitun tehoisista väliluokan ajoneuvoista, hänelle myönnettiin A-luokan ajokortti yli 25 kW:n moottoripyöriin. Porrastetulla tavalla A-luokan ajokortin pystyi saamaan siis 20 vuotta täyttänyt. (Juha Silander 2015) Myös C- ja D-luokan alaikärajat nousivat seuraavasti: C-luokassa uusi korotettu vähimmäisikäraja on 21 vuotta aikaisemman 18 ikävuoden sijaan ja D-luokassa alaikäraja on aikaisemman 21 vuoden sijaan nostettu 24 vuoteen (Ajokorttilaki).

B-luokan ajoneuvolla saa direktiivin antamisen jälkeen vetää painavampaa perävaunua siten, että yhdistelmän kokonaismassa saa olla korkeintaan 4 250 kg, kun

ajokortin haltija on suorittanut ylimääräisen koulutuksen. Koulutuksen suorittaneille kuljettajille tehdään ajokorttiin merkintä B96. Mikäli B-luokan ajoneuvon ja perävaunun yhteenlaskettu massa ylittää 4 250 kg, on suoritettava BE-kortti. Lisäksi C1- ja D1-luokat muuttuivat alaluokista varsinaisiksi ajoluokiksi. (Ajokorttilaki)

Lakimuutoksen seurauksena Suomeen syntyi kolme uutta ajokorttiluokkaa. AM-luokka syntyi vastaamaan vanhaa M-luokkaa, A2-luokka porrastamaan moottoripyöräkortin myöntämistä ja LT-luokka liikennetraktoreita varten. (Ajokorttilaki).

Kolmannen ajokorttidirektiivin 4 artiklan 2 kohdan mukaan AM-luokan alaikäraja on 16 vuotta. Saman direktiivin 4 artiklan 6 a kohdan mukaan alaikärajaa AM-luokassa voidaan jäsenvaltiossa laskea vähintään 14 vuoteen tai nostaa korkeintaan 18 vuoteen. Suomessa AM-luokan alaikäraja on direktiivistä poiketen 15 vuotta eli sama kuin se oli Suomessa ennen kyseisen direktiivin antamista. Lakimuutoksesta seurasi AM-ajoluokkaan kuitenkin sellainen muutos, että kaksi- tai kolmipyöräisten mopojen ja kevyiden nelipyöräisten kuljettamiseksi suoritettava tutkinto eriytyi kahdeksi tutkinnoksi. (Trafí 1)

Pelkällä mopokortilla ei enää 19.1.2013 jälkeen saa ajo-oikeutta mopoautoon, vaan mopoauton kuljettamiseen tarvitaan AM-kortti 121-erityismerkinnällä. Vastaavasti mopopokortilla ei saa kuljettaa enää kaksi- tai kolmipyöräisiä mopoja ilman erillisellä tutkinnolla ansaittua 120-erityismerkintää. (Trafí 1)

Ajokorttilain 113 §:n mukaan ennen vuotta 1985 syntyneet henkilöt saavat edelleen kuljettaa mopoja ilman mopokorttia, mutta eivät mopautoja. Ennen 19.1.2013 mopokortin suorittaneiden kuljettajien M-luokan ajokortti vastaa ajokorttilain 110 §:n mukaan uutta AM-luokan ajokorttia eli ennen ajokorttilakiuudistusta mopokortin suorittaneet saavat kuljettaa edelleen niin mopoja kuin mopautojakin. Mikäli tällaiset kuljettajat sittemmin uusivat ajokorttinsa tai hankkivat ajokortin kaksoiskappaleen, uuteen myönnettävään ajokorttiin tehdään erityismerkinnät 120 ja 121 kertomaan kyseisen kuljettajan oikeuksista kuljettaa mopoja ja mopautoja. (Ajokorttilaki)

Ajokorttilain 109 §:n mukaan ennen 19.1.2013 A-luokan ajokortin suorittaneen henkilön ajokortti ei automaattisesti vastaa uuden ajokorttilain mukaista A-luokan ajokorttia, ellei ajokortin haltija täytä uudistuksen jälkeen voimaan tulleita edellytyksiä A-luokan ajokortille. Jotta niin sanotun vanhan ajokorttilain aikana suoritettu A-luokan ajokortti vastaisi niin sanotun uuden ajokorttilain mukaista A-luokan ajokorttia, ajokortin haltijan on oltava vähintään 24-vuotias. Jos kuljettaja on vähintään 20 vuotta täyttänyt ja hänellä on ollut vähintään kahden vuoden ajan A2-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttava ajokortti, kuljettaja on oikeutettu uuden ajokorttilain mukaiseen A-luokan ajokorttiin. (Ajokorttilaki)

Ajokorttidirektiiviin sisältyy vapaaehtoinen alaluokka B-luokalle, B1-luokka. Direktiivin mukaan kyseinen ajoluokka ei ole jäsenvaltioille pakollinen eli mikäli jäsenvaltiossa ei ole käytössä edellä mainittua ajoluokkaa, luokan mukaisten ajoneuvojen kuljettamiseksi on edellytettävä B-luokan ajokorttia. Suomessa ei ollut ennen direktiiviä käytössä B1-luokkaa eikä sitä ole myöskään otettu käyttöön lakiuudistuksen myötä.

Ajokorttidirektiivissä ei mainita traktoreita tai liikennetraktoreita, koska näiden ajoneuvojen ajokorttivaatimukset annetaan kansallisella tasolla. Suomessa T-luokka on otettu käyttöön jo ennen vuoden 1972 pahvista ajokorttia. T-luokan ajoneuvoja ovat esimerkiksi traktorit ja moottorikelkat. T-luokkaan sisältyvät myös edellä mainittujen ajoneuvojen hinaamat ajoneuvot. T-luokan ajoneuvojen ajo-oikeus sisältyy kaikkiin muihin ajokortteihin paitsi AM-luokan ajokortteihin. Jos ajokortin haltijalla on jokin T-luokan ajo-oikeuden sisältämistä ajo-oikeuksista, ajokorttiin ei erikseen merkitä T-luokkaa suoritetuksi. T-luokka kirjataan ajokorttiin ainoastaan silloin jos kuljettaja on erikseen suorittanut T-luokan ajokokeen. (Ajokorttilaki, Komission päätös 2014/209/EU)

Traktorit ovat ajoneuvolain 14 §:n mukaan moottorikäyttöisiä pyörillä tai telaketuilla kulkevia ajoneuvoja. Traktoreille ominaista on vähintään kaksi akselia ja vähintään kuuden kilometrin tuntivauhti. Traktorien toiminta perustuu pääasiassa vetävään voimaan ja ajoneuvot onkin tarkoitettu ensi sijaisesti vetämään, työntämään ja kuljettamaan erilaisia maa- ja metsätaloudessa hyödynnettäviä laitteita tai

perävaunuja. Traktorit luokitellaan kuuteen eri alaluokkaan ominaisuuksiensa perusteella. Neljä ensimmäistä luokkaa koskevat pyörillä kulkevia ja enintään 40 km/h kulkevia traktoreita, viides luokka liikennetraktoreita (LT-luokka) ja kuudes telaketjuilla kulkevia traktoreita. (Ajoneuvolaki). Alaikäraja T-ajokortin suorittamiselle on Suomessa 15 vuotta (Ajokorttilaki).

Ajokorttilain uudistamisen yhteydessä Suomessa otettiin käyttöön uusi LT-luokka liikennetraktoreita varten. Ennen uuden ajoluokan käyttöönottoa liikennetraktorit kuuluivat C-luokkaan. (HE 212/2010). Liikennetraktorit ovat tavaran ja kuorman kuljetukseen tarkoitettuja traktoreita, jotka on varustettu nestepainotoimisella runko-ohjauksella ja, joita käytetään yli 10 tonnin perävaunun kuljettamiseen. Liikennetraktoreina ei pidetä sellaisia traktoreita, joita käytetään maa- ja metsätaloudessa. Liikennetraktorin rakenteellinen nopeus on korkeampi kuin traktorin, kuitenkin enintään 50 km/h. (Ajoneuvolaki). Vähimmäisikä liikennetraktorin ajokortin saamiselle on 18 vuotta. Oikeus kuljettaa liikennetraktoreita sisältyy C1- ja C-luokan ajokortteihin. T- ja LT-luokkien ajo-oikeudet ovat voimassa vain Suomessa. (Ajokorttilaki)

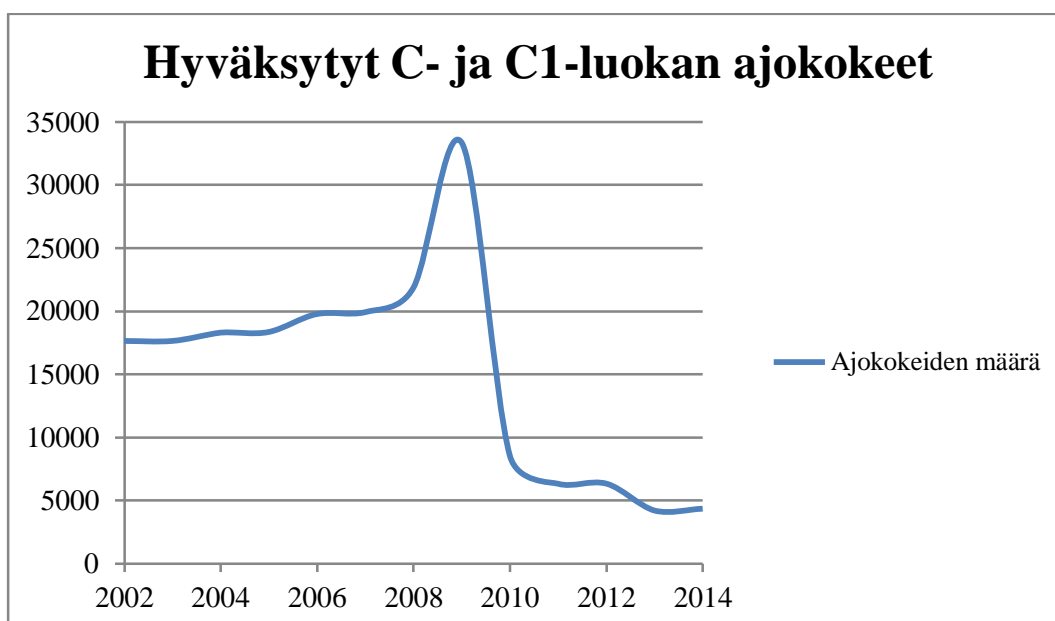
C-, CE- ja D-luokan ajoneuvojen alle 21-vuotiaalta kuljettajalta ei vaadita direktiivistä poiketen Suomessa ammattipätevyydestä perustason ammattipätevyydestä silloin kun kuljettaja on ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa ja hänellä on esittää siitä hyväksymisasiakirja. Sen sijaan luokissa C1E, CE, D1 ja D kuljettajalta vaaditaan ajokorttidirektiivissä säädetyn vähimmäisiän lisäksi suoritettavaksi harjoittelu- ja syventävän vaiheen opetus ajo-oikeuden saamiseksi. (Ajokorttilaki)

18 vuotta täyttänyt ammatillisen linja-auton kuljettajakoulutuksen ja ammattipätevyydestä suorittanut sekä ajo-oikeuden saanut kuljettaja saa, Ahvenanmaata lukuunottamatta, kuljettaa D1- ja D-luokan ajoneuvoja Suomessa. D-luokan ajoneuvoja alle 20-vuotias saa ainoastaan siirtää ilman matkustajia tai kuljettaa paikallisliikenteessä säännöllisillä ja enintään 50 kilometrin pituisilla reiteillä. (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä)

### 6.3 Hyväksytyt kuljettajantutkinnot ennen ja jälkeen lakiuudistuksen

Kysyttäessä Ojalalta, ovatko ajokorttien korottamiset tilastollisesti muuttuneet AB-luokan ajokorteista ABC-luokan ajokorteiksi vuoden 2013 ajokorttilain uudistuksen jälkeen, vastaus oli seuraavasti perusteltu:

*”Ajokorttien vakioilastoista ei ole yksinkertaista ja selkeää menetelmää erotella luokan korottajia ja ajokortin uusijoita toisistaan. Tämä olisi mahdollista tekemällä poiminnat suoraan kannasta, mutta käytettävissä olevan ajan puitteissa suosittelisin tekemään vertailun suoritettujen C-luokan kuljettajantutkintojen perusteella. Tämäkään ei kerro lukumäärien osalta absoluuttista totuutta, koska lukumäärissä ovat mukana Geneven/Wienin sopimusmaiden perusteella myönnetyn C-luokan ajokortin vaihtajat, poliisin C-luokan kuljettajantutkintoon määräämät jne.” (Ojala, 2015)*



**Kuva 7.** Hyväksytyt C- ja C1-kokeet vuosittain.

Ojalalta saatujen tilastojen pohjalta on tehty yllä oleva kaavio. Kaavio kuvastaa vuosina 2002–2014 hyväksyttyjä ensimmäisen C- ja C1-luokan ajokorttien suorit-

taneiden määriä. 2000-luvun alussa suoritettujen C- ja C1-kuljettajantutkintojen määrä oli pitkään tasaisessa ja lievässä nousussa. Vuosien 2008–2009 välillä kuljettajantutkinnot nousivat räjähdysmäisesti lainsäädännöllisistä muutoksista johtuen. 10.9.2008 alkaen D-luokan ajoneuvojen henkilöliikenteen kuljettajilta ja 10.9.2009 alkaen C-luokan ajoneuvojen tavaraliikenteen kuljettajilta vaaditaan soveltuva ammattipätevyys. Ennen 10.9.2009 C-luokan ajokortin suorittaneet voivat hankkia ammattipätevyyden suorittamalla viiden päivän jatkokoulutuksen. Lakimuutoksista johtuen, vuodesta 2010 edespäin C-kortin hankkivat pääasiassa vain ammattikuljettajat, mikä selittää paljolti tutkinnon suorittajien vähenemisen vuoden 2010 jälkeen. (Ojala 2015)

Ensimmäisen B-luokan ajokorttinsa suorittaneista kuljettajista on muodostettu Trafista pyydettyjen tilastojen mukaisesti alla oleva kaavio.



**Kuva 8.** Hyväksytyt B-ajokokeet vuosittain.

Kaavio kuvastaa vuosina 2002–2014 hyväksytysti suoritettuja B-luokan kuljettajantutkintoja. Kuten C- ja C1-kuljettajantutkintoja koskevasta kaaviosta, myös-

kään B-luokan kuljettajantutkintoja koskevasta kaaviosta ei ole suoraan luettavissa uusien kuljettajien määrä vuosittain. (Ojala 2015)

*”Hyväksytyissä tutkinnoissa on mukana lyhytaikaisen ajokortin uusijoita, ulkomaisen ajokortin vaihtajia jne. Näiden tapausten suhteellinen lukumäärä ei kuitenkaan vaihtelee niin paljoa, että se täysin estäisi arvioiden tekemisen.”* (Ojala, 2015)

Kaaviosta voi huomata, että B-luokan korttien suorittaminen on vuosina 2002–2007 pysynyt jokseenkin vakaana. Vuosien 2008–2012 aikana B-luokan tutkintoja suoritettiin hieman aikaisempia vuosia enemmän, mutta kasvu pysytteli silti melko vakaana. Vuodesta 2013 edespäin lukumäärissä on tapahtunut notkahdus alaspäin. Vuoden 2013 alun ajokorttilain uudistusten ja B-luokan kuljettajantutkintojen lukumäärän laskun välille ei voida kuitenkaan ilman syvällisempää tutkimustietoa vetää yhtäsuuruusmerkkiä. (Ojala, 2015)

Edellä näkyvistä kaavioista voidaan yhteenvedona tiivistää, että vuodesta 2010 alkaen C-luokan kuljettajantutkinnon suorittajien määrät ja vuodesta 2013 alkaen B-luokan kuljettajantutkinnon suorittajien määrät ovat laskussa. Viimeaikaisia ajokorttilainsäädännön uudistuksia ei voida ilman syvällisempää tutkimusta leimata näiden tilastojen aiheuttajaksi, mutta lakiuudistukset voivat mahdollisesti olla yksi kuljettajantutkintojen määrien laskun aiheuttajista.



## 7 AJOKORTTIEN VOIMASSAOLOAIKA

AM-, A1-, A2-, A-, B1-, B- ja BE-luokkien ajokorttien hallinnollisesti rajoitettu voimassaoloaika on uuden direktiivin myötä EU:n jäsenvaltioissa 10 vuotta. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin halutessaan korottaa voimassaoloaikaa enintään 15 vuoteen. Suomessa edellä mainittujen ajoluokkien osalta on otettu käyttöön korotettu 15 vuoden voimassaoloaika. Sen sijaan 70 vuotta täyttäneiden kuljettajien ajokortti on poikkeuksellisesti voimassa korkeintaan 5 vuotta. C1-, C1E-, C-, CE-, D1-, D1E-, D- ja DE-luokkien uusi hallinnollisesti rajoitettu voimassaoloaika on 19.1.2013 jälkeen 5 vuotta. Tästä voimassaoloajasta ei voida jäsenvaltioiden päätöksestä poiketa antamalla pidempiä voimassaoloaikoja. 70-vuotiaiden ja sitä vanhempien kuljettajien ajokortit ovat voimassa korkeintaan kaksi vuotta kerrallaan. (Direktiivi 2006/126/EY)

Ajokorttia ei ole mahdollista uusita osittain eli vain yhden ajokorttiluokan osalta, vaan yhden ajo-oikeusluokan uusimisen yhteydessä kaikkien ajoluokkien voimassaoloajat yhtyvät (Ojala 2015). *Esimerkkitapaus:* Henkilö on suorittanut vuonna 2011 BC-luokkien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin, joka on vanhoihin ajokortteihin sovellettavan direktiivin 2006/126/EY säännöksen mukaan voimassa 18.1.2033 saakka, ellei ajokorttiin ole merkitty aikaisempaa voimassaolopäivämäärää. Kyseessä olevaan ajokorttiin ei sovelleta vielä hallinnollisesti rajoitettuja voimassaoloaikoja, koska ajokortti on myönnetty ennen direktiivin 2006/126/EY ensimmäistä soveltamispäivää 19.1.2013.

Direktiivin voimaan astumisen jälkeen vuonna 2015, henkilö suorittaa A-luokan ajokortin, joka on direktiivin 2006/126/EY mukaan voimassa 15 vuotta ajokortin myöntämisestä lähtien. Samalla kun henkilö korottaa olemassa olevaa ajokorttiaan BC-luokan ajokortista ABC-luokan ajokortiksi, myös B- ja C-luokkiin aletaan soveltaa hallinnollisesti rajoitettuja voimassaoloaikoja, jotka ovat B-luokalle 15 vuotta ja C-luokalle 5 vuotta henkilön ollessa alle 70-vuotias. Ajokortti muuttuu korottamisen myötä siis määräaikaiseksi. Tästä seuraa, että kyseisen henkilön on ajokorttinsa lyhyimmän ajo-oikeuden voimassaoloajan mukaan uusittava ajokorttinsa vastaisuudessa säilyttääkseen lyhyimmän voimassaoloajan omaavan ajoluo-

kan ajo-oikeutensa. Seuraavan kerran ajokortti on siis C-luokan voimassaoloajan mukaan uusittava 5 vuoden päästä eli vuonna 2020. Uusien lyhyempien voimassaoloaikojen johdosta, henkilön täytyy uusaa ajokorttinsa nyt kolme kertaa ennen vuotta 2033.

Ajokorttiluokkien kuljettajat jaetaan kahteen ryhmään. Ensimmäiseen (1) ryhmään kuuluvat ne ajokortin haltijat, joilla on oikeus AM-, A1-, A2-, A-, B1-, B-, BE-, T- ja LT-luokkien ajoneuvojen kuljettamiseen. 1 ryhmään kuuluvat voivat kuljettaa mopoja, moottoripyöriä, henkilöautoja, traktoreita ja liikennetraktoreita. Toiseen (2) ryhmään kuuluvat C1-, C1E-, C-, CE-, D1-, D1E-, D- ja DE-luokkien ajoneuvojen kuljettajat eli kuorma-autojen ja linja-autojen kuljettajat. (Direktiivi 2006/126/EY). 2 ryhmään kuuluvista ajoneuvoista käytetään nimitystä raskaan kaluston ajoneuvot ja kyseisen ryhmän kuljettajat ovat pääasiassa ammattikuljettajia.

Direktiivin tuoman lakiuudistuksen myötä hallinnollisen ajokortin voimassaoloajan päätyttyä ajokortin voimassaolo edellyttää ajo-oikeuden säilyttämiseksi ajokortin uusimista. Ajokortin uusimiseksi kuljettajan on täytettävä tietyt hänen terveydentilalleen asetetut edellytykset. Direktiivin mukaan edellytyksenä 2 ryhmään kuuluvien ajoneuvon kuljettajien ajokortin uusimiselle on, että kuljettajat läpäisevät heidän fyysistä ja henkistä suorituskyykyään koskevat vähimmäisvaatimukset. 1 ryhmän kuljettajien osalta jäsenvaltiot voivat päättää kohdistetaanko ajokortin uusimisen edellytykseksi samanlainen menettely kuin 2 ryhmän ajoneuvojen kuljettajilla. (Direktiivi 2006/126/EY)

Ennen ensimmäisen ajokortin myöntämistä ja myöhemmin ajokortin uusimisen yhteydessä, ajokortin haltijalta voidaan edellyttää lääkärintarkastuksessa käymistä. Lääkärintarkastuksessa tarkastetaan muun muassa kuljettajan näkö, kuulo, päihteen käyttö sekä mahdolliset kuljettamiseen vaikuttavat sairaudet, kuten esimerkiksi diabetes. (Direktiivi 2006/126/EY)

Lisäksi ajokortin uusimista hakevan kuljettajan on oltava vakituinen asukas ajokortin uusivan jäsenvaltion alueella tai pystyttävä todistamaan opiskelevansa siellä vähintään kuuden kuukauden verran. (Direktiivi 2006/126/EY)

## 8 AJOKORTIN UUSIMINEN

Aikaisintaan kuusi kuukautta ennen nykyisen ajokortin voimassaoloajan päättymistä on mahdollista tehdä poliisille ajokortin uusimista koskeva hakemus, jotta ajo-oikeus säilyy katkeamattomana nykyisen kortin voimassaoloajan päätyttyä. Ajokortin uusiminen on ajokortin haltijan omalla vastuulla, mutta Trafi tulee muistuttamaan ajokortin haltijaa ajokortin uusimisesta noin neljä kuukautta ennen ajokortin voimassaolon päättymistä. (Trafi 3, Ojala 2015). Hakemuksen lisäksi ajokortin uusijan tulee toimittaa kaksi passikuvaa. Jos edelliset ajokorttia varten toimitetut passikuvat on toimitettu aikaisintaan vuoden 2010 alusta, ajokortin kuvaa ei pääsääntöisesti tarvitse uusia. Lisäksi on toimitettava digitoitavissa oleva nimikirjoitusnäyte, ellei uusittavaan ajokorttiin käytetä jo tallennettua nimikirjoitusnäytettä (Laki ajokorttilain muuttamisesta). Samalla on toimitettava korkeintaan kuusi kuukautta vanha lääkärinlausunto tai laajennettu lääkärinlausunto riippuen ajokortin uusijan iästä ja uusittavasta ajoluokasta. Koska henkilöllä voi olla kerrallaan vain yksi ajokortti, ajokortin uusimista hakevan on toimitettava poliisille vielä vanha ajokorttinsa. (Poliisi 1)

Emilia Ojala Liikenteen turvallisuusvirasto Trafista selventää ajokortin uusimista käytännössä. Ajokortin voi uusia poliisin toimipisteellä. Vuoden 2016 alusta toimivalta siirtyy Trafille ja ajokortin voi uusia Trafin palveluverkoston mukaisilla palveluntuottajan palvelupisteillä. Ajokortin uusija täyttää ajokorttilupahakemuksen, palauttaa sen ja toimittaa tarvittaessa hakemuksen liitteenä uudet valokuvat, nimikirjoitusnäytteen ja lääkärintodistuksen. Uusi ajokortti toimitetaan postitse kotiin. (Ojala 2015)

*”Prosesseja on tarkoitus kehittää toimivallan siirryttyä poliisilta Trafille vuoden 2016 alusta esimerkiksi sähköistämällä ainakin osa uudistamisista vuoteen 2018 mennessä, jolloin ensimmäiset 2 ryhmään kuuluvien määräraikaisten ajokorttien uusimiset alkavat.”* (Ojala, 2015)

Toimivallan siirto poliisilta Trafille toteutetaan hallituksen esityksestä 313/2014 Eduskunnalle laeiksi ajokorttilain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta ja Laila ajokorttilain muuttamisesta 70/2015. Uuden ajokorttilain on määrä astua voi-

maan tammikuun ensimmäisenä päivänä 2016. Toimivallan siirtämisestä seuraa, että pian on Trafin tehtävänä myöntää ajokortit ja antaa ajokorttien terveysvaatimuksia koskevat määräykset. (HE 313/2014, Laki ajokorttilain muuttamisesta)

Ojalan mukaan ajokortin voimassaoloaikojen lyhentymisen on aiheuttanut jonkin verran yhteydenottoja. Epätietoisuutta on aiheutunut muun muassa siitä, että edellisen ajokortin voimassaoloaika on pidempi kuin uusitun ajokortin voimassaoloaika. (Ojala 2015)

Vuonna 2015 voimassaolevan poliisin palveluhinnaston mukaan ajokortin uusiminen maksaa 42 euroa. Vuoden 2016 alusta voimaan tulevat maksut toimivallan vaihtuessa vahvistetaan vuoden 2015 lopussa. Hinnan muodostumiseen vaikuttaa tällä hetkellä käynnissä oleva kilpailutus Trafin palveluverkoston mukaisista palveluntuottajista. (Ojala 2015)

Jos henkilön ajokortin voimassaolo on päättynyt yli kaksi vuotta sitten 1 ryhmään kuuluvissa ajoluokissa tai yli vuosi sitten 2 ryhmään kuuluvissa ajoluokissa, uusiminen vaatii uuden kuljettajantutkinnon suorittamisen. Pääsääntöisesti ajokortin uusiminen ei vaadi uuden kuljettajantutkinnon suorittamista silloin kun ajokortin uusimista haetaan ajoissa. (Poliisi 1)

### **8.1.1 Kuljettajantutkinnon uusiminen**

Kuljettajantutkinnon voi Kristiinankaupungin ja Pietarsaaren välisen maakuntavastaavan kuljettajantutkinnon vastaanottaja Tero Uusihakalan mukaan joutua uusimaan joko kokonaan tai osittain, ensi sijassa kolmessa tilanteessa: 1) liikenne rikkomusten seurauksena pois otetun ajokortin palauttamiseksi; 2) ajokortin voimassaoloajan päättymisen johdosta ja; 3) lääkärin määräyksestä. Kuljettajantutkinnon uudelleen suorittaminen tapahtuu laajimmassa muodossaan siten, että poliisilta haetaan ajokorttilupaa, jonka jälkeen ajokortin uusijan on suoritettava uudelleen teoria- ja ajokoe. (Uusihakala 2015)

Ensimmäisestä kuljettajantutkinnon uusimiseen johtavasta tilanteesta otetaan esimerkkinä henkilö, joka on saanut lyhytaikaisen ajokortin aikana kahdet sakot. Tällainen henkilö määrätään automaattisesti uuteen kuljettajantutkintoon. Lyhytaikai-

sen ajokortin aikana tehtyjen liikenneriikkomusten seurauksena kuljettajan on läpäistävä uudelleen teoria- ja ajokoe. Jos henkilö läpäisee molemmat kokeet, lyhytaikainen kortti alkaa alusta. Jos kuljettaja muulloin kuin lyhytaikaisen ajokortin aikana syyllistyy liikenneriikkomuksiin, hänen on uusittava ajokoe ajokortin takaisin saamiseksi. (Uusihakala 2015)

Jos kuljettajan ajo-oikeus on päättynyt, hänen täytyy ajokorttinsa uusimiseksi läpäistä teoria- ja ajokoe. Autokoulun järjestämille oppitunneille ei kuitenkaan tarvitse enää kuljettajantutkinnon uusinnan yhteydessä osallistua. (Uusihakala 2015)

Kuljettajantutkinto voi tulla uusittavaksi myös lääkärin määräyksestä. Lääkärin määräykset ovat viime aikoina lisääntyneet huomattavasti, koska lääkärien kynnys on madaltunut. Jos lääkäri epäilee esimerkiksi ikäihmisen terveydentilassa olevan sellaisia puutteita, jotka vaikuttavat tämän ajokykyyn, lääkäri antaa poliisille lausunnon, jonka johdosta poliisi määrää kyseisen ikäihmisen ajokokeeseen. Lääkärin määräyksestä kuljettaja voidaan määrätä ainoastaan ajokokeeseen, ei teoriakokeeseen. (Uusihakala 2015)

Ajokoe suoritetaan isoimmalla kuljettajan ajokortista löytyvällä ajoneuvolla siten, että esimerkiksi BC-ajokortin omistaja tekee ajokokeen C-luokan ajoneuvolla. Autokoulut vuokraavat autoja niiden henkilöiden käyttöön, jotka joutuvat uusiin ajokokeensa. Ajokoetta ei saa suorittaa millä tahansa ajoneuvolla, vaan kyseisestä ajoneuvosta on löydyttävä ajokoetta valvovalle henkilölle varatut omat polkimet. (Uusihakala 2015)

Teoriakokeen uusiminen maksaa vuonna 2015 Vaasassa 28 euroa ja ajokokeen uusiminen 59 euroa. Ajoneuvoyhdistelmän teoriakokeen uusiminen maksaa 28 euroa ja vastaavan ajokokeen uusiminen 90 euroa. (Uusihakala 2015)

Kysyttäessä kuinka ajokortin käy, jos kuljettaja ei läpäise tarvittavia kokeita, Uusihakala vastaa, että henkilöt saavat tulla niin monta kertaa uusimaan ajokokeen kuin haluavat. Ajokokeen hyväksyttävästi suorittamiselle annetaan määräaika. Ennen määräajan päättymistä, kuljettaja saa tulla yrittämään ajokoetta niin monta kertaa kuin ehtii ja on tarvis. Määräaika on yleensä yhden kuukauden mit-

tainen. Osa luovuttaa kolmannen yrityskerran jälkeen, jolloin ajokorttia ei enää palauteta kuljettajalle. Jokaisesta yrityskerrasta on maksettava erikseen ajo-koemaksu ja autonvuokramaksu. Poliisi voi tarvittaessa määrätä kuljettajan myös teoriakokeeseen. (Uusihakala 2015)

Uusihakalan mielestä ajokorttien voimassaoloaikojen lyhentäminen on hyvä asia. Ensiajatuksena hänellä oli, että muutoksen taustalla olevat syyt olivat taloudelliset. Nyt päällimmäisenä ajatuksena on kuitenkin uudistuksen taustalla oleva tavoite liikenneturvallisuuden parantamisesta, sillä ennen lakiuudistusta, henkilöllä on voinut olla hänen tietämättään ja viranomaisten huomaamatta sairaus, joka vaikuttaa ajamiseen. Tällainen sairaus voi olla vaikka hiljalleen kehittyvä silmäsairaus, joka johtaa näkökentän heikkenemiseen. Lakiuudistuksen myötä ja paremman terveydentilan tarkkailun avulla, tällaiset kuljettajat ja vastaavat terveydentilassa olevat ajokykyyn vaikuttavat puutokset huomataan aiempaa nopeammin. (Uusihakala 2015)

## **8.2 Lääkärinlausunto ja laajennettu lääkärinlausunto**

Ajokorttilain uudistuksen myötä muutettiin kuljettajien ajoterveysvaatimuksia siten, että esimerkiksi iäkkäitä kuljettajia vaaditaan ajokortin uusimisen yhteydessä toimittamaan laajennettu lääkärinlausunto. Entistä tarkemmilla ja useammin suoritettavilla lääkärintarkastuksilla pyritään huomaamaan ajoissa ne kuljettajat, joiden ajoterveys ei enää riitä täyttämään kuljettajalta edellytettyjä vähimmäisedellytyksiä turvalliseen kuljettamiseen. (Pitkänen 2014)

Kysyttäessä Liikenteen turvallisuusvirastossa lakimiehenä työskentelevältä Emilia Ojalalta, onko viiden vuoden ajokortin voimassaoloaika riittävä seurattaessa esimerkiksi 65 vuotta täyttäneiden ja sitä vanhempien kuljettajien terveydentilaa B-luokan ajoneuvojen kuljettajien kohdalla, vastaus oli seuraava.

*”Voimassaoloaikanaakin poliisi voi määrätä toimittamaan esimerkiksi erikoislääkärinlausunnon tarvittaessa ajoterveysvaatimusten osoittamiseksi. Myös lääkäri voi määrätä velvoitteen toimittaa lääkärinlausunto ajoter-*

*veysvaatimusten osalta useammin kuin mikä ajokortin voimassaoloaika on.” (Ojala, 2015)*

Tarvittavan lääkärinlausunnon laajuus määräytyy seuraavasti. 1 ryhmään kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien osalta vaaditaan lääkärinlausunto silloin kun ajokortin voimassaoloaika on ehtinyt päättyä sekä silloin kun ajokortin haltija täyttää 70 vuotta viimeistään uudistettavan ajokortin viimeisenä voimassaolopäivänä. (Poliisi 1)

Jos ajokortin haltija tulee 70 vuoden ikään ennen kuin ajokortin uusimista koskeva hakemus on jätetty poliisille, ajokortin haltijan on toimitettava laajennettu lääkärinlausunto. Laajennettu lääkärinlausunto tarvitaan myös silloin, kun ajokortin haltija hakee sellaisen ajokortin uusimista, joka hänelle on myönnetty korkeintaan viideksi vuodeksi, koska hän on ajokortin myöntämishetkellä ollut täyttänyt 65 vuotta. (Poliisi 1). Mikäli ajokortti uusitaan määrääjän puitteissa ja ajokortin haltija on alle 70-vuotias, lääkärinlausuntoa ei pääsääntöisesti tarvitse toimittaa ajokortin uusimisen yhteydessä, ellei ajokortin myöntämisen edellytyksenä suoritetuissa kokeissa tai muussa yhteydessä ole ilmennyt, että ajokortin haltijalla on jokin lääketieteellinen vajavuus, jonka vuoksi kuljettajan terveydentilaa on syytä tarkkailla useammin suoritettavilla lääkärintarkastuksilla. (Direktiivi 2006/126/EY) Kun ajokortti uusitaan ajallaan, 1 ryhmän kuljettajan on siis toimitettava lääkärinlausunto 70 vuoden ikäisestä ylöspäin ajokorttia uusittaessa ja laajennettu lääkärinlausunto 75 vuoden ikäisestä ylöspäin ajokorttia uusittaessa.

2 ryhmään kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien on toimitettava lääkärinlausunto silloin, kun ajokortin voimassaoloaika on ehtinyt päättyä. Lääkärinlausunto on toimitettava myös jos ajokortin haltija ehtii täyttää 45 vuotta ennen kuin uusittavan ajokortin voimassaoloaika päättyy. (Poliisi 1)

Laajennettu lääkärinlausunto on toimitettava jos ajokortin uusimista hakeva on täyttänyt 68 vuotta ennen hakemuksen jättämistä poliisille tai ennen uusittavan ajokortin voimassaoloajan päättymistä (Poliisi 1). Kun ajokortti uusitaan ajallaan, 2 ryhmän kuljettajan on siis toimitettava lääkärinlausunto 45 vuoden ikäisestä

eteenpäin jokaisella uusimiskerralla ja laajennettu lääkärintausunto 70 vuoden ikäisestä edespäin ajokorttia uusittaessa.

Ennen lakiuudistusta myönnettyjen 2 ryhmään kuuluvien ajokorttien haltijoiden tulee esittää lääkärintausunto ajokortin säilymisestä pakollisissa ikäkausitarkastuksissa. Ikätarkastukset pidetään 50, 55, 60 ja 65 vuoden iässä ajokorttinsa ennen 19.1.2013 hankkineille kuljettajille ja lääkärintausunto on esitettävä kahden kuukauden kuluessa kuljettajan täytettyä kunkin edellä mainitun tarkastusikävuoden. (Poliisi 2)

Jos kuljettaja on alle 5 vuoden sisällä jostakin ikätarkastuksen mukaisesta ikävuodesta toimittanut poliisille lääkärintausunnon jo jossakin muussa yhteydessä, sen toimittaminen ei ole tarpeellista enää ikäkausitarkastuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi muistuttaa kuljettajia lääkärintausunnon toimittamisesta kirjeellä kolme kuukautta ennen ajokortin haltijan syntymäpäivää. (Poliisi 2, Trafi 3)

Myös Suomessa asuvilta yhteisön ulkopuolisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin haltijoilta voidaan edellyttää lääkärintausunnon toimittamista jos heidän ajokorttinsa antaa ajo-oikeuden kuljettaa ajoneuvoja Suomessa ja heidän ajokorttinsa voimassaoloaika on pidempi kuin Suomen ajokorttien. (Poliisi 2)

Lääkärintausunnon hinta riippuu kulloinkin tarvittavan lääkärintausunnon laajuudesta. Tavallinen ajokorttia varten hankittava lääkärintausunto eli niin sanottu ajokorttitodistus maksaa esimerkiksi Vaasan Terveystalolla vuoden 2015 hinnaston mukaan 62 euroa ja laajennettu lääkärintausunto 113 euroa. Lisäksi jokaisella käyntikerralla tulee maksettavaksi myös 15,50 euron poliklinikkamaksu. (Terveystalon ajanvaraus)

Hinta voi vaihdella myös sen mukaan missä ajokortin uusija käy lääkärissä. Kunnallisella puolella lausunnon hankkiminen on yleensä edullisempaa. Esimerkiksi Vaasan terveysasemilla lääkärintausunto ajokorttia varten maksaa vuonna 2015 aikana 22,65 euroa. Laajennettu lääkärintausunto maksaa sen sijaan 39,60 euroa. Ajokortin haltijan on lisäksi maksettava 16,10 euron käyntimaksu kolmelta kalen-



terivuoden ensimmäiseltä terveysasemalla käynniltä. (Vaasan kaupungin asiakasmaksutoimisto)

Myös Uusihakalan kanssa keskustelua aiheuttivat ajokortin uusimisesta aiheutuvat kustannukset. Vuoden 2015 hinnoilla laskettuna, jos jokaisella ajokortin uusintakerralla tehtävän ajokorttilupahakemuksen (42 euroa) lisäksi on 1 ryhmän kuljettajien toimitettava 68-vuotiaasta edespäin lääkärinlausunto (väh. 38,75 euroa) ja 75-vuotiaasta edespäin laajennettu lääkärinlausunto (väh. 55,70 euroa) ja 2 ryhmässä 45-vuotiaasta edespäin lääkärinlausunto ja 70-vuotiaasta edespäin laajennettu lääkärinlausunto sekä mahdollisesti uudet passikuvat, ajokortin uusimisesta aiheutuvat kustannukset nousevat korkeiksi erityisesti 2 ryhmän kuljettajilla. Lisäkustannuksia ajokortin uusimiseen aiheutuu ajoterveyden heikkenemisestä, liikenne rikkomuksista ja ajokortin voimassaoloaikojen vanhentumisesta.

### **8.2.1 Ajoterveyden arviointi**

Laajennetun lääkärinlausunnon saamiseksi lääkärintarkastuksessa kiinnitetään erityistä huomiota ikääntymisen vaikutuksiin juuri ajokortin haltijan ajoterveyden kannalta. Ajoterveyttä vaarantavista sairauksista pahimpia ovat muun muassa muistisairaudet, psyykkiset häiriöt, sydän- ja verisuonisairaudet sekä Parkinsonin tauti. Myös kuljettajan päihteiden käyttöä tutkitaan, sillä päihderiippuvainen kuljettaja ei täytä kuljettajan henkistä ja fyysistä suorituskkyä koskevia vähimmäisvaatimuksia. (Pitkänen 2014)

Ajoterveyden arvioinnin kannalta lieventävinä asianhaaroina ei pidetä sitä, tapahtuuko ajaminen esimerkiksi säännöllisillä, lyhyillä tai tutuilla ajoreiteillä ja valoisin tai hyvän sään aikaan ainoastaan kanssamatkustajan kanssa. Jos lääkärintarkastuksessa todetaan, että kuljettajan ajokyky on heikentynyt muuten kuin väliaikaisesti, ajokortin haltija voidaan lääkärin tekemän lausunnon ja viime kädessä poliisin toimesta määrätä ajokieltoon. (Pitkänen 2014)

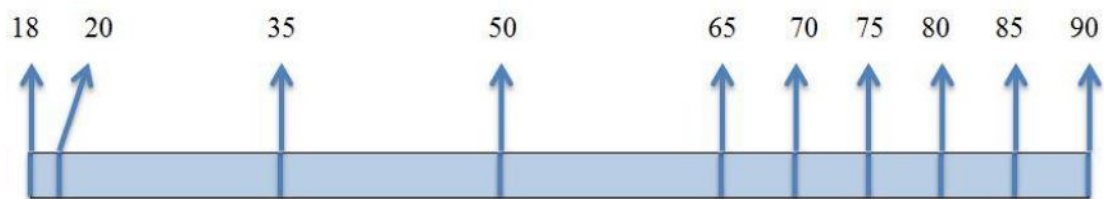
### **8.2.2 Ajokortin uusiminen Suomessa 1 ryhmän kuljettajilla**

Oheinen aikajana kuvaa 1 ryhmän ajoneuvojen kuljettajien ajokortin uusimistarvetta lakiuudistuksen jälkeen. Aikajana kuvastaa esimerkiksi B-luokan ajokorttien

uusimista, sillä B-kortti voidaan suorittaa 18 vuoden ikäisenä ja kyseisen ajokortin voimassaoloaika on ensimmäistä ajokorttia lukuun ottamatta 15 vuotta siihen saakka kunnes ajokortin haltija täyttää 70 vuotta.

Aikajanasta ilmenee, että 18-vuotiaana suoritettu B-luokan ensimmäinen ajokortti on lyhytaikainen ja se vanhenee kahden vuoden päästä sen myöntämisestä eli 18-vuotiaana ajokortin saaneen henkilön kohdalla hänen ollessa 20-vuotias. Tästä edespäin ajokortti on voimassa 15 vuotta eli siihen saakka kunnes ajokortin haltija täyttää 35 vuotta, jolloin ajokortti on käytävä uusimassa ja niin edelleen.

Ennen lakiuudistusta, ajokortin haltijan lyhytaikaisen ajokortin jälkeinen ajokortti oli voimassa siihen saakka kunnes ajokortin haltija täytti 70 vuotta. Lakiuudistuksen seurauksena ajokortti on nyt uusittava ensimmäisen ajokortin loppuun suorittamisen jälkeen vähintään 3 kertaa ennen kuljettajan 70 vuoden ikää. Täytettyään 70 vuotta, ajokortin haltijan ajokortti on kerrallaan voimassa 5 vuotta. Siten yli 90-vuotiaaksi asti kuljettamaan halukkaan on uusittava ajokorttinsa elämänsä aikana vähintään 8 kertaa. 70-vuotiaan ja sitä vanhemman on lisäksi toimitettava lääkärinlausunto kunkin ajokortin uusimisen yhteydessä eli 5 kertaa oheisen aikajanana mukaan. Neljällä viimeisellä kerralla on toimitettava laajennettu lääkärinlausunto.



**Kuva 9.** 1 ryhmän aikajana ajokortin uusimisesta.

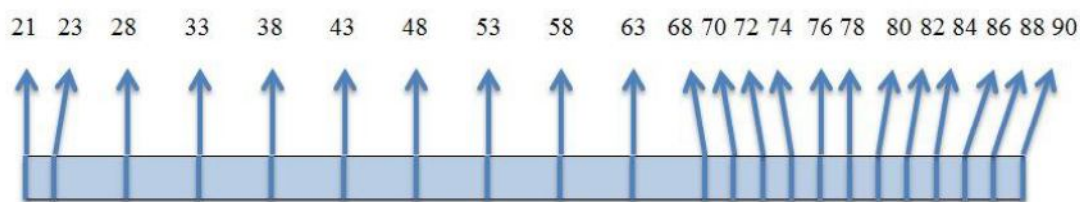
### 8.2.3 Ajokortin uusimisen Suomessa 2 ryhmän kuljettajilla

Alla oleva aikajana esittää 2 ryhmään kuuluvien, lakiuudistuksen jälkeen ajokorttinsa suorittaneiden kuljettajien ajokortin uusimistarvetta niissä ajoluokissa, joissa ensimmäinen ajokortti voidaan suorittaa 21 vuoden ikäisenä. Aikajana soveltuu esimerkiksi C-luokan ajokortteihin, joiden suorittamisen alaikäraja on 21 vuotta.

C-luokan ajokortit ovat voimassa kerrallaan 5 vuotta, lukuun ottamatta ensimmäisiä ajokortteja, jotka myönnetään korkeintaan kahdeksi vuodeksi ja ajokortteja kuljettajan täytettyä 70 vuotta, jotka uusitaan korkeintaan kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Jos henkilö haluaa kuljettaa yli 90-vuotiaaksi asti C-luokan ajoneuvoja, hänen on uusittava ajokorttinsa 20 kertaa ensimmäisen ajokortin loppuun suorittamisen jälkeen.

Lääkärinlausunto on toimitettava kuljettajan täytettyä 45 vuotta ja siitä edespäin jokaisella ajokortin uusimiskerralla eli vähintään 16 kertaa mikäli ajoneuvon haltija haluaa kuljettaa C-luokan ajoneuvoja yli 90-vuotiaaksi. Laajennettu lääkärintausunto on toimitettava uusimisen yhteydessä kuljettajan tultua 68 vuoden ikään eli oheisen aikajanan mukaan 12 kertaa.



**Kuva 10.** 2 ryhmän aikajana ajokortin uusimisesta.

### 8.3 Ajokorttien voimassaoloajan rajoittaminen

Direktiivin 2006/126/EY mukaan jäsenvaltioilla on oikeus asettaa ajokortin myöntämiselle ja sen uusimiselle ankarampia vaatimuksia kuin direktiivissä on edellytetty. (Direktiivi 2006/126/EY)

Lisäksi uusien ajokortin haltijoiden ensimmäisen ajokortin hallinnollista voimassaoloaika on mahdollista rajoittaa liikenneturvallisuutta parantavien erityisten toimenpiteiden puitteissa. Esimerkiksi C- ja D-luokissa uusille kuljettajille myönnettävä ajokortti voidaan voimassaoloajaltaan jäsenvaltioissa rajoittaa kolmeen vuoteen. (Direktiivi 2006/126/EY)

Jäsenvaltiot voivat kaikissa luokissa rajoittaa myös yksittäisten ajokorttien voimassaoloaikoja esimerkiksi useammin suoritettavien lääkärintarkastusten vuoksi tai liikenne rikkomuksiin syyllistyneihin henkilöihin kohdistettujen erityisten toimenpiteiden toteuttamiseksi. (Direktiivi 2006/126/EY)

Jäsenvaltion alueella oleskeleviin 50 vuotta täyttäneisiin ajokortin haltijoihin voidaan ajokortin uusimisen seurauksena soveltaa lyhyempiä hallinnollisia voimassaoloaikoja useampien lääkärintarkastusten tai kertauskurssien suorittamiseksi. (Direktiivi 2006/126/EY)

Henkilöllä voi olla ainoastaan yksi ajokortti. Ennen ajokortin myöntämistä, korvaamista, uusimista tai vaihtamista, jäsenvaltion on tarkistettava, ettei kyseisellä henkilöllä ole jo jonkun toisen jäsenvaltion myöntämää ajokorttia. Jos ilmenee, että henkilöllä on ajokortti, jäsenvaltion on kieltäydyttävä ajokortin myöntämisestä. Asian tarkistamisen helpottamiseksi on kehitelty jäsenvaltioiden yhteinen EU-ajokorttiverkosto. Mikäli jäsenvaltio myöntää ajokortin henkilölle, jolla on jo olemassa oleva ajokortti, jäsenvaltion on lopullisesti peruutettava ajokortti tai otettava se ajokortin haltijalta pois. (Direktiivi 2006/126/EY)

#### **8.4 Ajokortin vaihtaminen, korvaaminen ja peruuttaminen**

Ajokortin vaihtaminen tulee kysymykseen, kun ajokortin haltija muuttaa jäsenvaltiosta toiseen. Tällöin muuttanut henkilö voi pyytää uutta jäsenvaltiota vaihtamaan ajokorttinsa maan vastaavaan ajokorttiin. Ajokortin vaihdon suorittavan jäsenvaltion tehtävä on tarkistaa minkä ajokorttiluokan osalta ajokortti on voimassa. Ajokortin vaihtamisen yhteydessä kortin vaihtava jäsenvaltio huolehtii vanhan ajokortin toimittamisesta sen myöntäneen jäsenvaltion viranomaisille samalla perustelun palautuksen syyn. (Direktiivi 2006/126/EY)

Myös EU:n ulkopuolelta tulevan henkilön ajokortti voidaan vaihtaa vastaamaan unionin jäsenvaltion ajokorttia sillä ehdolla, että vaihdosta ja muista ajokorttiin myöhemmin kohdistuvista toimenpiteistä, kuten ajokortin uusimisesta tehdään merkintä yhteisön ajokorttiin. Lisäksi vanha ajokortti on luovutettava vaihtavan jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille. (Direktiivi 2006/126/EY)

Joissain tilanteissa jäsenvaltion täytyy kieltäytyä sen alueelle muuttavan henkilön ajokortin vaihtamisesta. Kieltäytyminen tulee kyseeseen silloin kun ajokortin haltijan vaihdettava ajokortti on rajoitettu, poistettu tai joko määräaikaisesti tai kokonaan peruutettu toisen jäsenvaltion alueella. Sen sijaan kadonneen tai varastetun ajokortin tilalle voi myöntää uuden korvaavan ajokortin se jäsenvaltio, jossa ajokortin haltija vakituisesti asuu. (Direktiivi 2006/126/EY)

Jäsenvaltio, johon toisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin haltija muuttaa, saa soveltaa sen alueelle muuttavaan ajokortin haltijaan ajokortin rajoittamista, poistamista ja peruuttamista koskevia säännöksiä. (Direktiivi 2006/126/EY)

### **8.5 Ajokortin kaksoiskappale**

Ajokortin tilalle voidaan myöntää ajokortin kaksoiskappale, jos alkuperäinen ajokortti on varastettu, kadonnut, tuhoutunut tai turmeltunut. Jos ajokortin haltija ei ole enää tunnistettavissa ajokortin kuvasta, hänelle voidaan myös myöntää ajokortin kaksoiskappale. (Poliisi 3)

Lisäksi jos ajokortin haltijan nimeen, henkilötunnukseen tai ajokortin erityisehtoihin tulee muutoksia tai ajokortin haltija haluaa luopua jostakin ajokorttinsa ajo-luokasta, hän voi hakea kaksoiskappaletta (Trafí 3). Jos ajokortin haltijan nimeen tai henkilötunnukseen on tullut muutoksia, kaksoiskappaletta on haettava kolmen kuukauden sisällä muutoksesta (Poliisi 3). Ajokortti on siis uusittava kolmen kuukauden sisällä esimerkiksi silloin kun nimi muuttuu avioliiton seurauksena.

Jos ennen ajokorttilakiuudistusta myönnettyyn ajokorttiin tehdään jonkin edellä mainitun tilanteen vuoksi muutoksia, uuteen myönnettävään kaksoiskappaleeseen merkitään ajokortin voimassaoloaika päättyväksi viimeistään 18.1.2033, ellei ajokortin haltija tätä ennen täytä 70 vuotta (Trafí 3). Kaksoiskappaleen tilaaminen ennen ajokorttilain uudistusta myönnetyn ajokortin tilalle ei siis muuta ajokortin voimassaoloaikaa uuden ajokorttilain mukaisesti määräaikaiseksi.

*”Huomiona tähän, että komissio on ottanut kantaa siihen, että Suomen tulisi myöntää 19.1.2013 jälkeen myös ajokorttien kaksoiskappalet sekä ajo-oikeusluokkien alentamisen ja erityisehtojen muutoksen jälkeen myön-*

*netyt ajokortin määräaikaisina. Tämä tarkoittaa sitä, että jos ajo-oikeuden haltijan ajokortti katoaa, varastetaan tai tuhoutuu tai ajo-oikeuden haltija luopuu esimerkiksi ryhmän 2 ajo-oikeusluokista ja hänen täytyy tilata uusi ajokortti, on uusi ajokortti määräaikainen [--]. Asian käsittely on kuitenkin toistaiseksi kesken ja mahdolliset muutokset edellyttävät vielä esimerkiksi lakimuutosta.” (Ojala, 2015)*

Kaksoiskappaletta haetaan kirjallisesti kaksoiskappalehakemuksella vuoden 2015 loppuun saakka poliisilta ja vuoden 2016 alusta Trafilta. Kaksoiskappaleen hakeminen on maksullista ja maksu on suoritettava hakemuksen jättämisen yhteydessä. Hakemuksen ohessa kaksoiskappaletta hakevan on toimitettava kaksi passikuva, jos edelliset kuvat on toimitettu ennen vuotta 2010, edellinen ajokortti, jos se on vielä tallessa sekä selvitys miksi kaksoiskappaletta haetaan. (Poliisi 3)

Kaksoiskappaletta ei voida myöntää, jos ajokortin haltija asuu vakituisesti muualla kuin Suomessa. Tällöin ajokortin kaksoiskappaletta on haettava asuinpaikan ajokortteja hallinnoivalta viranomaiselta. (Poliisi 3)

Kaksoiskappale toimitetaan postitse. Kaksoiskappaleen toimitusta edeltäväksi ajaksi on mahdollista saada maksua vastaan väliaikainen, enintään 3 kuukautta voimassaoleva ajokortti. Mikäli ajokortti, jonka tilalle kaksoiskappaletta on haettu, myöhemmin löytyy, on ajokortti luovutettava ajokorttiviranomaiselle. (Poliisi 3)

## 9 YHTEENVETO JA POHDINTA

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia ajokorttien voimassaoloaikojen muuttamista ajokorttidirektiivin antamisen seurauksena. Ajokorttilain viimeisimpiä uudistuksia on monilta osin vuoden 2013 jälkeen ehditty jo tutkia, muttei kuitenkaan ajokorttien voimassaoloaikojen muutosten pohjalta. Halusin tällä opinnäytetyöllä selventää lukijalle kokonaisvaltaisesti ajokorttien voimassaoloaikoihin liittyvää teoriaa. Teorian rinnalle halusin tuoda haastattelun ja sähköisten kyselyiden kautta käytännön läheisemmän näkökulman aiheesta. Käytännönläheisyys auttaa lukijaa ymmärtämään teoriaosuutta ja asettamaan itsensä kuvitteellisten esimerkeissä käytettyjen henkilöiden asemaan.

19. tammikuuta 2013 lainvoiman saanut ajokorttilaki muutti ajokorttien voimassaoloajat murto-osaksi siitä, mitä ne ennen lakimuutosta olivat. Ennen vuotta 2013 myönnetyt ajokortit myönnettiin pääasiassa voimassaoleviksi siihen saakka, kunnes ajokortin haltija täytti 70 vuotta. Ensimmäinen lyhytaikaisen ajokortin jälkeen saatu ajokortti saattoi näin ollen olla voimassa jopa 50 vuotta kerrallaan. Ensimmäisen kerran autokouluajkojen jälkeen näöntarkastuksessa tuli käydä vasta, kun kuljettaja täytti 45 vuotta. Myös ensimmäiset lääkärinlausunnot tuli esittää vasta kuljettajan tultua 50 vuoden ikään, ja tämänkin ikätarkastuksen vaatimus koski ainoastaan kuorma- ja linja-autojen kuljettajia.

Ennen ajokorttidirektiivin antamista, Euroopan unionin alueella oli käytössä yli 110 voimassaolevaa ajokorttimallia. Kuten päätellä saattaa, näin monen yhtä aikaa käytössä olevan ajokorttimallin käyttö ja käsittely aiheuttaa sekaannuksia eri jäsenvaltioiden kansalaisten keskuudessa ja viranomaisissa. Sekaannusten johdosta esimerkiksi myös ajokorttien väärentämiset voivat jäädä helpommin huomaamatta, mikä on omiaan johtamaan myös liikenneturvallisuuden vaarantumiseen.

Koska yksi luultavasti EU:n tunnetuimmista periaatteista on ihmisten, tavaroiden ja palveluiden vapaa liikkuvuus, tavoite yhteisen ajokorttikäytännön kehittämisestä on mielestäni hyvin perusteltu. Kun kaikilla jäsenvaltioilla on käytössä uusimman ajokorttidirektiivin mukainen sääntely, muuallakin kuin ajokortin myöntäneen jäsenvaltion alueella voidaan varmistua ajokortin haltijan turvallisesta ajota-

vasta, ajotaidosta ja kuljettajalta vaadittavien terveydentilan vähimmäisvaatimusten täyttymisestä.

Myös ajokorttiluokkia, niiden ajoneuvoja ja vähimmäisikärajoja on tarpeen liikenneturvallisuuden parantamiseksi yhtenäistää, jotta samaan ajoluokkaan kuljettajantutkinnon ja ajo-oikeuden saanut kuljettaja olisi pätevä kuljettamaan samoja ajoneuvoja myös muualla kuin ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa. Niiltä osin kuin jäsenvaltiot ovat kansallisella lainsäädännöllään poikenneet ajokorttidirektiivistä, ajokortit eivät ole voimassa muualla kuin ajokortin myöntäneen jäsenvaltion alueella. Näin ollen esimerkiksi Suomessa 15 vuotta täyttänyt AM-120-kortin haltija ei automaattisesti saa kuljettaa mopokortillaan mopoja muissa jäsenvaltioissa, koska ajokorttidirektiivin mukainen jäsenvaltioiden alaikäraja AM-luokassa on 16 vuotta.

Vuonna 2006 annetun ajokorttidirektiivin jäsenvaltioiden kansalliseen lainsäädäntöön saattamiseksi annettiin aikaa 19.1.2011 saakka ja lakia oli määrä soveltaa viimeistään 19.1.2013 alkaen kansallisesti. Viimeistään 19.1.2013 kaikkien jäsenvaltioiden tuli aloittaa ajokorttidirektiivillä vahvistetun yhteisen ajokorttimallin myöntäminen kaikille uusille kuljettajantutkinnon suorittajille. Niille ajokorteille, jotka on myönnetty ennen 19.1.2013, on annettu 20 vuoden siirtymäaika siten, että viimeistään 18.1.2033 viimeisetkin ajokortit on vaihdettava yhteisön mallin mukaisiksi ajokorteiksi. Määräaikaisiin ajokortteihin siirtymistä on nopeutettu myös siten, että esimerkiksi ajokorttiluokan lisääminen ajokorttiin ajokorttilain voimaantulon jälkeen muuttaa ennen lakiuudistusta myönnetyn ajokortin määräaikaiseksi. Jos ennen 19.1.2013 myönnetyllä ajokortilla on aikaisempi voimassaolon päättymisaika kuin 18.1.2033, ajokortti on ajo-oikeuden säilyttämiseksi uusittava ajokorttiin merkityn voimassaoloajan mukaisesti.

Ajokorttilain uudistuksen jälkeen myönnettävät ajokortit ovat voimassa kahdesta viiteentoista vuotta kerrallaan. Lyhyimpiä voimassaoloaikoja myönnetään tällä hetkellä kaikkein nuorimmille ja vanhimmille kuljettajille sekä raskaimpien ajoneuvojen kuljettajille. 1 ryhmän AM-, A1-, A2-, A-, B-, BE-, T- ja LT-luokissa ajokortin voimassaoloaika on viidestä viiteentoista vuotta. 2 ryhmän C1-, C-,



C1E-, CE-, D1-, D-, D1E- ja DE-luokissa myönnettävä ajokortti on voimassa kahdesta vuodesta viiteen vuotta kerrallaan. Ensimmäinen lyhytaikainen ajokortti ja 2 ryhmässä yli 68 vuotta täyttäneiden kuljettajien ajokortti on lyhimmän eli kahden vuoden voimassaoloajan mukainen. Tässä kohtaa on kuitenkin mainittava, että tammikuun 1. päivänä 2016 voimaan astuvan uuden ajokorttilain myötä hallituksen esityksestä lyhytaikaiset ajokortit poistuvat käytöstä ja kaikki ajokortit myönnetään *heti* yllä mainittujen ajoluokkien mukaisten voimassaoloaikojen mukaan (Ojala 2015).

Ajokorttien voimassaoloaikojen lyhentymisestä johtuvat ajokortin uusimiset alkavat etupäässä vuonna 2018, kun vuoden 2013 aikana C1-, C-, C1E-, CE-, D1-, D-, D1E- ja DE-luokkiin myönnettyjen ajokorttien voimassaoloajat ja yli 65-vuotiaiden 1 ryhmän kuljettajien ajo-oikeudet päättyvät. Vuonna 2013 ajoluokkiin AM, A1, A2, A, B, BE, T ja LT myönnetyt ajokortit tulevat pääsäännön mukaan uusittavaksi vuoden 2028 aikana. Ajokortti uusitaan toimivaltaiselle ajokorttiviranomaiselle tehtävällä ajokorttilupahakemuksella. Hakemuksen liitteenä on pääsäännön mukaan toimitettava joko lääkärinlausunto tai laajennettu lääkärinlausunto, kaksi passikuvaa, nimikirjoitusnäyte ja vanha ajokortti.

Ajokortin uusiminen kannattaa tehdä hyvissä ajoin ennen nykyisen ajokortin voimassaoloajan päättymistä, sillä ajokortin voimassaoloajan umpeuduttua, ajokortin uusimisesta tulee työläämpää ja kalliimpaa. Ajokortin voi uusua aikaisintaan kuusi kuukautta ennen voimassaoloajan päättymistä. Jos ajokortin voimassaoloaika päättyy, myös kuljettajan ajo-oikeus päättyy, koska hänellä ei ole voimassaolevaa ajokorttia. Jos ajokortin voimassaoloaika on ehtinyt päättyä ennen ajokortin uusimista, kuljettaja voidaan velvoittaa uusimaan kuljettajantutkintonsa eli suorittamaan teoria- ja ajokoe. Kuljettaja voi myös liikenne rikkomuksista tai lääkärin määräyksestä joutua uusimaan kuljettajantutkintonsa kokonaan tai osittain.

Tämä opinnäytetyö on valmistunut keskellä meneillä olevaa ajokorttilain uudistusta, joten esimerkiksi niiltä osin kun tässä tutkimuksessa on kerrottu toimittamaan hakemus ja/tai ajokortti poliisille, on syytä muistaa, että vuoden 2016 alusta eteenpäin toimivaltainen viranomainen ajokorttiasioissa on Liikenteen turvalli-

suusvirasto Trafi. Trafin tulevista palvelupisteistä on tällä hetkellä meneillään kilpailutus. Myös opinnäytetyössä esille tuotuihin lääkäreiden ja ajokorttiviranomaisten palveluhinnastoihin on oletettavasti odotettavissa muutoksia vuosittain.

Vuoden 2013 ajokorttilain uudistus näkyy tavallisen ajokortin haltijan elämässä ajokortin ylläpidosta syntyneissä kustannuksissa pidemmällä aikavälillä. Ajokortin uusimisesta aiheutuu kustannuksia ajokorttiviranomaiselle tehtävästä hakemuksesta, hakemuksen ohessa toimitettavien liitteiden eli passikuvien ja lääkärinlausuntojen hankinnasta sekä tarvittaessa kuljettajantutkinnon uusimiseen osallistumisesta. Raskaiden ajoneuvojen kuljettajien kohdalla ajokortin ylläpidosta johtuvat kustannukset ovat vielä suuremmat, sillä ajokortti on uusittava kolme kertaa siinä ajassa, missä esimerkiksi henkilöauton kuljettajan ajokortti.

Opinnäytetyössä tutkituista vuosittain hyväksytysti suoritetuista B-, C1- ja C-luokan kuljettajantutkintojen tilastoista selvisi, että hyväksytyjen tutkintojen määrä vuoden 2014 loppuun mennessä oli kaikissa edellä mainituissa ajoluokissa kääntynyt laskuun parin vuoden takaisista tilastoista. Ilman syvällisempää tutkimusta, näiden tilastojen muutoksista ei kuitenkaan voida vetää kuin mahdollisia arvioita muutosten syistä. Viimeaikaiset lakiuudistukset ovat tuoneet muutoksia ajo-oikeuden ylläpitämistä koskeviin vaatimuksiin ja kuljettajan terveydentilaa ja vähimmäisikää koskeviin vaatimuksiin eikä vaatimuksista ole pääasiassa uudistusten yhteydessä ainakaan tingitty, sillä liikenneturvallisuuden parantaminen vaatii vähintään vaatimuksista kiinni pitämistä tai niiden nostamista. Komissio antaa aikaisintaan 19.1.2018 oman kertomuksensa ajokorttidirektiivin täytäntöönpanosta ja sen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen (Direktiivi 2006/126/EY).

Tutkimus onnistui odotusteni ja toivomusteni mukaisesti ja kaikkiin tutkintokysymyksiin vastaten. Vaikeinta opinnäytetyön teossa oli ajokorttiluokkia koskevien direktiivien purkaminen ja soveltaminen sekä ennen opinnäytetyön kirjoittamisen aloittamista, sopivan aiheen valinta. Vaikuttava uutisointi ajokorttien voimassaoloaikojen muutoksista, oma kiinnostukseni ja silloinen tietämättömyyteni aiheesta, lakimuutosten ajankohtaisuus sekä ajokorttien voimassaoloaikojen muutosten ja seurausten tutkimattomuus yhdistettynä arvioon asiantuntijoiden vastausten

kautta saadusta uutuusarvosta kuitenkin vakuuttivat minut tutkimaan kyseistä aiheutta.

Tutkimusaineistoa oli monipuolisesti käytettävissä sekä ajokorttilain uudistusta edeltävältä ajalta että lainsäädännön nykytilanteesta. Hallituksen esitys 313/2014, laki ajokorttilain muuttamisesta 70/2015 sekä haastatteluista ja kyselyistä saamani alan ammattilaisten vastaukset antoivat myös vastauksia ajokorttilainsäädännön tulevasta kehityksestä ja ajokorttien uusimisesta tulevaisuudessa. Lisähaastetta empiriaosioon toi se, että suunnitteilla olevan toimivallan siirron johdosta, ajokortin voimassaoloaikojen muutokset eivät ehdi konkretisoitua opinnäytetyön teko-  
hetkellä toimivaltaisen ajokorttiviranomaisen aikana, mutta myöskään toimivallan vuoden 2016 alusta saava viranomainen ei voi täysin kommentoida nykyisen ajokorttiviranomaisen toimivaltaan kuuluvia asioita.

Jatkotutkimuksen kohteiksi olisi mielenkiintoista ottaa vuosittain hyväksytysti suoritettujen kuljettajantutkintojen tilastolliset muutokset ja näiden muutosten aiheuttajat tai vuoden 2016 alusta voimaantulevan ajokorttilain seurauksena tapahtuva toimivaltaisen ajokorttiviranomaisen vaihtuminen.

## LÄHTEET

Ajovarma Oy. 2015. Uusi ajokorttilaki tuli voimaan 19.1.2013. Viitattu 27.4.2015. <http://www.ajovarma.fi/ajankohtaista/Sivut/uusi-ajokorttilaki-tuli-voimaan-19-1-2013.aspx>

Asp, Reetta. 2014. Ajokorttilakiuudistuksen vaikutus lupapalveluun : Ylöjärven poliisiaseman lupapalvelussa. Tampereen ammattikorkeakoulu. <http://www.theseus.fi/handle/10024/84416>

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi ajokorteista (uudelleenlaadittu teksti). 2006/126/EY. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:FI:PDF>

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta. 2002/24/EY. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0024&from=fi>

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammatin pätevytydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta. 2003/59/EY. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:226:0004:0017:FI:PDF>

Euroopan unioni. Perustietoa Euroopan unionista. Viitattu 27.4.2015. [http://europa.eu/about-eu/index\\_fi.htm](http://europa.eu/about-eu/index_fi.htm)

Euroopan yhteisöjen Virallinen lehti. ISSN 1022-9248. Euroopan parlamentin lainsäädännöllinen päätöslauselma Suomen tasavallan Euroopan unionin jäsenyyttä koskevasta hakemuksesta. Viitattu 2.5.2015. <http://old.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:1994:241:FULL:FI:PDF>

Eurooppatiedotus 1. Perussopimukset ovat EU:n lainsäädännön perusta. Viitattu 27.4.2015. <http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?contentid=92779#.VT6gCqbsBE5>

Eurooppatiedotus 2. Euroopan unioni syntyi sodan raunioille. Viitattu 27.4.2015. <http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?contentid=92659#.VT6kv6bsBE5>

Europa. 2010. Tiivistelmät EU:n lainsäädännöstä. Maastrichtin sopimus Euroopan unionista. Viitattu 2.5.2015. [http://europa.eu/legislation\\_summaries/institutional\\_affairs/treaties/treaties\\_maastricht\\_fi.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/treaties_maastricht_fi.htm)

Europa. Liittymissopimukset. Asiakirjat Itävallan tasavallan, Suomen tasavallan ja Ruotsin kuningaskunnan liittymisestä Euroopan yhteisöihin. Virallinen lehti nro C 241, 29. elokuuta 1994. Viitattu 27.4.2015. <http://old.eur-lex.europa.eu/fi/treaties/dat/11994N/htm/11994N.html>

Hallituksen esitys Eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. HE 212/2010. <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2010/20100212>

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi ajokorttilain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta. HE 313/2014. <http://www.edilex.fi/he/20140313?allWords=313%2F2014&offset=1&perpage=20&sort=relevance&searchSrc=1&advancedSearchKey=633116>

Herrala, A. 2015. Johtava asiantuntija. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Sähköposti 22.5.2015.

Kallinen, Terhi. 2014. Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013 : Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus. Tampereen ammattikorkeakoulu. <https://www.theseus.fi/handle/10024/77540>

Komission direktiivi yhteisön ajokortista annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta. 2000/56/EY. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0056&from=FI>

Komission päätös ajokorttiluokkien vastaavuuksista. 2014/209/EU. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0209&from=en>

Komission päätös neuvoston direktiivin 91/439/ETY liitteen III määräyksiä koskevasta poikkeuksesta. 96/427/EY. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996D0427&from=FI>

Lainsäätäjän EU-opas. EU-oikeuden ja kansallisen oikeuden välinen suhde. Viitattu 27.4.2015. <http://eu-opas.finlex.fi/1-eu-oikeus-osana-suomen-oikeusjarjestysta/1-2/>

L 29.4.2011/386. Ajokorttilaki. Säädos säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 11.5.2015. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386#L2P7>

L 11.12.2002/1090. Ajoneuvolaki. Säädos säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 12.5.2015. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20021090>

L 70/2015. Laki ajokorttilain muuttamisesta. Säädos säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 12.5.2015. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2015/20150070>

L 16.3.2007/273. Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä. Säädos säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 22.5.2015. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070273#L1P2>

Neuvoston direktiivi yhteisön ajokortista. 91/439/ETY. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991L0439&from=fi>

Neuvoston direktiivi yhteisön ajokortista annetun direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta 1. 94/72/EY. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994L0072:FI:HTML>

Neuvoston direktiivi yhteisön ajokortista annetun direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta 2. 97/26/EY. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:31997L0026>

Neuvoston ensimmäinen direktiivi yhteisön ajokortin käyttöönotosta. 80/1263/ETY. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:31980L1263&from=EN>

Nurmi, M. 2015. Tarkastaja. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Sähköposti 8.5.2015.

Ojala, E. 2015. Lakimies. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Laadullinen sähköinen kysely 24.4.2015.

Piero Soave. 2014. Maantieliikenne: lainsäädännön yhdenmukaistaminen. Euroopan parlamentti. Viitattu 2.5.2015. [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/fi/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.4.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/fi/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.4.html)

Pitkänen, K. 2014. Laajennettu lääkärintarkastus paljastaa sairaat ikäkuljettajat. Turun Sanomat. Viitattu 3.5.2015. <http://www.ts.fi/teemat/auto+ja+liikenne/618460/Laajennettu+laakarintarkastus+paljastaa+sairaat+ikakuljettajat>

Poliisi 1. Ajokortin uudistaminen. Viitattu 3.5.2015. [http://www.poliisi.fi/ajokortti/ajokortin\\_uudistaminen](http://www.poliisi.fi/ajokortti/ajokortin_uudistaminen)

Poliisi 2. Terveystilan valvonta. Viitattu 3.5.2015. [https://www.poliisi.fi/ajokortti/terveydentilan\\_valvonta](https://www.poliisi.fi/ajokortti/terveydentilan_valvonta)

Poliisi 3. Ajokortin kaksoiskappale. Viitattu 3.5.2015. [https://www.poliisi.fi/ajokortti/ajokortin\\_kaksoiskappale](https://www.poliisi.fi/ajokortti/ajokortin_kaksoiskappale)

Rytkönen, Antti. 2009. Näkeminen ja liikenneturvallisuus: liikennenäkemisen koulutuspaketti nuorille kuljettajille. Metropolia ammattikorkeakoulu. <http://www.theseus.fi/handle/10024/6476>

Savikko, Satu. 2015. Lainsäädännön muutosten vaikutus autokoulutoimintaan yrittäjän näkökulmasta. Seinäjoen ammattikorkeakoulu. <http://www.theseus.fi/handle/10024/87086>

Silander, J. 2015. Taloushallintopäällikkö. Puhelinkeskustelu 25.5.2015.

Simonen, Ilkka. 2013. Mopoauto liikenteen haasteena. Karelia-ammattikorkeakoulu. <http://www.theseus.fi/handle/10024/61404>

Sirén, Pia. 2015. Ajokorttilakiuudistuksen vaikutus poliisin ja Liikenteen turvallisuusviraston väliseen sisäiseen palveluun. Laurea-ammattikorkeakoulu.  
<http://www.theseus.fi/handle/10024/88305>

Sopanen, Juha-Pekka. 2012. Tutkimus liikennekäyttäytymisestä ja – turvallisuudesta. Mikkelin ammattikorkeakoulu.  
<http://www.theseus.fi/handle/10024/43772>

Terveystalon ajanvaraus. Puhelintiedustelu 6.5.2015.

Tilastokeskus. 2015. Ajoneuvokanta kasvoi vuonna 2014. Viitattu 27.4.2015.  
[http://www.stat.fi/til/mkan/2014/mkan\\_2014\\_2015-03-20\\_tie\\_001\\_fi.html](http://www.stat.fi/til/mkan/2014/mkan_2014_2015-03-20_tie_001_fi.html)

Tolvanen, M. 2012. Tieliikenteen käsikirja 2012. Helsinki. Edita Publishing Oy.

Trafi 1. Liikenteen turvallisuusvirasto. Mopon ja mopoauton ajokortti. Viitattu 3.5.2015.  
[http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit\\_ja\\_tutkinnot/ajokortin\\_hankkiminen/mopokortti\\_2](http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokortin_hankkiminen/mopokortti_2)

Trafi 2. Liikenteen turvallisuusvirasto. Suomessa käytössä olevat ajokorttimallit. Viitattu 3.5.2015.  
[http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit\\_ja\\_tutkinnot/suomessa\\_kaytossa\\_olevat\\_ajokorttimallit](http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/suomessa_kaytossa_olevat_ajokorttimallit)

Trafi 3. Liikenteen turvallisuusvirasto. Ajokortin uusiminen. Viitattu 3.5.2015.  
[http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit\\_ja\\_tutkinnot/ajokortin\\_hankkiminen/ajokortin\\_uusiminen](http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokortin_hankkiminen/ajokortin_uusiminen)

Trafi 4. Liikenteen turvallisuusvirasto. Ajo-oikeus ja ajokorttiluokat. Viitattu 15.5.2015. [http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit\\_ja\\_tutkinnot/ajo-oikeus\\_ja\\_ajokorttiluokat#ajooikeusluokat](http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajo-oikeus_ja_ajokorttiluokat#ajooikeusluokat)

Trafi 5. Liikenteen turvallisuusvirasto. Ajokorttitilastot. Viitattu 17.5.2015.  
<http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajokorttitilastot>

Trafi S519. 1/2013. Tiedote. Ajokorttien voimassaoloaika muuttui.  
[http://www.trafi.fi/filebank/a/1360860998/43b9d005cd91198245077b181b7954d0/11413-Trafi\\_S519\\_\\_ajokortin\\_voimassaoloaika\\_SF\\_3.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1360860998/43b9d005cd91198245077b181b7954d0/11413-Trafi_S519__ajokortin_voimassaoloaika_SF_3.pdf)

Uusihakala, T. 2015. Kuljettajantutkinnon vastaanottaja. A-Katsastus. Teema-haastattelu 22.4.2015.

Vaasan kaupungin asiakasmaksutoimisto. Puhelintiedustelu 6.5.2015.

Väätäinen, Samu. 2015. Raskaan kaluston kuljettajantutkintojen kehittäminen. Hämeen ammattikorkeakoulu. <https://www.theseus.fi/handle/10024/87651>